KY6 3/22

К46 3/22
Н6 3/22

ПРОФ. Н. А. ДАНИЛОВ

ЭКОНОМИКА И ПОДГОТОВКА К ВОЙНЕ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

МОСКВА
1926
ЛЕНИНГРАД

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

МОСКВА, Тверская, 15.

Адрес для телеграмм: МОСКВА — ВОЕНГИЗ.

ДИКС АРТУР. — Война и народное хозяйство по опыту Германии в мировую войну 1914 — 1919 г.г., пер. с нем. Заммеля. Стр. 127. Ц. 60 к.

Лодзинское сражение. — (Прорыв у Бржезин). Пер. с нем., под ред. П. И. Изместьева. Стр. 107., 18 л. черт. 1921 г. Ц. 1 р. 10 к.

Луцкий прорыв. — Мировая война 1914 — 18 г.г. Под ред. П. В. Черкасова. С 36 сх. Стр. 272. Ц. 4 р.

МАНИКОВСКИЙ, А. А. — Боевое снабжение русской армии в 1914 — 18 г.г., ч. I. Стр. 123 Ц. 1 р.

МАНИКОВСКИЙ, А. А. — Боевое снабжение русской армии в 1914 — 18 г г., ч. II. Стр. 181. Ц. 1 р.

МАНИКОВСКИЙ, А. А. — Боевое снабжение русской армии в 1914 — 18 г.г., ч. III. Под. ред. Н. Л. Владиславского. Стр. 252. Ц. 1 р.

НЕЗНАМОВ, А. А. — Стратегич. очерк войны 1914 — 18 г.г., ч. III. Период. с 12 (25) ноября 1914 г. по 15 (28) марта 1915 г. Стр. 84, с 13 сх. Ц. 50 к.

САДЖЕНТ, Г. Х. — Стратегия на Западном фронте (1914 — 18 г.г.). Пер. с англ., под ред. Ф. Ф. Новицкого. Стр. 153, с 2 сх. Ц. 1 р. 50 к.

ФАЛЬКЕНГЕЙМ, Э. — Верховное командование 1914 — 16 г.г. в его важнейших решениях. Пер. с нем. А. Е. Снесарева. С 5 схем. и 7 картами. Стр. 279. Ц. 3 р.

ФРЕЙТАГ-ЛОРИНГОФЕН. — Выводы из мировой войны. Пер. с нем., под ред. Е. И. Мартынова. Стр. 79. Ц. 60 к.

ЦИХОВИЧ, Я. К. — Стратегич. очерк войны 1914 — 18 г.г., ч. I. Первое вторжение русской армии в Вост. Прус и Галицийская битва. Стр. 240, с прил. 36 схем. Ц. 1 р. 75 к.

Заказы и деньги направлять в Госуд. Воен. Изд-во — МОСКВА, Тверская, 15 и в отделения Изд-ва.

К 46 2/22

СССР Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Н. А. ДАНИЛОВ

ЭКОНОМИКА И ПОДГОТОВКА К ВОЙНЕ

ОЧЕРКИ ПО ИСТОРИИ ПОДГОТОВКИ К ВОЙНЕ

◆

15541/07

1926

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА—ЛЕНИНГРАД

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО № 1682
ТИРАЖ 5.000.
ЛЕНИНГРАДСКИЙ ГУБЛИТ № 8979
ЗАКАЗ № 3159
Типография „Красной Газеты“ им. Володарского, Ленинград, Фонтанка, д. № 57.

БИБЛИОТЕКА
Государ. Историч. Музея
№ 19527
„4“ XII 1931 г.

СОДЕРЖАНИЕ.

стр.

От редакции 5

Предисловие 9

Факторы, влияющие на исход войны 13

Влияние войны на экономическую жизнь страны. — Зависимость боевого духа армии от экономического благосостояния народа. — Задача настоящего исследования.

Влияние обеспеченности внешних сношений страны на ее способность к продолжительной войне 17

Значение внешних сношений для экономической жизни страны во время войны. — Разбросанность территории. — Британская империя. — Франция. — Соединенные Штаты Америки. — Япония. — Работа на мировой рынок. — Разбросанность запасов сырья и топлива. — Внешняя торговля. — Торговый флот. — Влияние развития внешней торговли на способность страны к продолжительной войне.

Меры обеспечения во время войны сношений с внешним миром 33

Боевой флот. — Флот Великобритании. — Флоты Соединенных Штатов Америки и Японии. — Меры, принятые для обеспечения связи с внешним миром. — Меры, принятые Соединенными Штатами Америки. — Подводная война. — Политические меры, обеспечивающие сношения с внешним миром. — Смежность территории. — Помощь, оказываемая стратегией экономике.

Экономическая мощь страны, как источник удовлетворения требований войны 45

Средства страны, имеющие значение для войны. — Национальный военный фонд. — Требования войны. — Органы, регулирующие удовлетворение требований войны. — Изучение экономической мощи врага. — Изучение своей экономической мощи. — Общий план снабжения. — Необходимость вмешательства государства в область производственных отношений. — Реквизиция. — Удаление населения из войсковых районов. — Беженцы. — Выводы.

Меры по использованию трудоспособности населения страны. 59

Численность вооруженной силы. — Подготовка рабочих частей. — Сохранение трудового элемента внутри страны. — Оплата труда. — Усиление рабочей силы за счет оккупированных областей. — Запрещение продажи спиртных напитков. — Использование квалифицированной рабочей силы. — Выводы.

СТР.

Меры обеспечения вооруженной силы и населения страны продовольствием 70

Потребность современной армии в продовольствии и фураже. — Обеспечение хлебом. — Снабжение хлебом в России во время великой войны. — Экономическое положение крестьян хлебородных губерний. — Экономическое положение крестьян промышленных губерний. — Положение крупных землевладельцев. — Положение рабочих и служащих. — Хлебная торговля в России. — Хлебная торговля в Соединенных Штатах Америки. — Продукты скотоводства. — Лошади. — Рогатый скот. — Положение продовольственного вопроса во время войны в Германии. — Продовольственный вопрос в Австро-Венгрии, Болгарии и Турции. — Средства оккупированных областей. — Решение продовольственного вопроса в Великобритании. — Регулирование цен. — Рационы. — Подвоз в Англию из Америки. — Продовольственная политика в Соединенных Штатах Америки.

Меры обеспечения вооруженной силы и населения страны продуктами добывающей и фабрично-заводской промышленности 97

Обзор подготовки России к войне 1914—1918 г.г. в отношении боевого снабжения. — Условия работы русской промышленности во время войны. — Снабжение топливом и сырьем. — Работа русской промышленности на оборону. — Станки и двигатели. — Условия производства боевого снабжения вообще. — Винтовки. — Пулеметы. — Винтовочные и пулеметные патроны. — Артиллерийские орудия. — 3-х дм. выстрелы. — Трубки взрыватели. — Выстрелы для крупных калибров. — Подвижной состав жел. дорог. — Повозки. — Химическая промышленность. — Хлопчато-бумажная промышленность. — Шерстяная промышленность, — Кожевенная промышленность. — Эвакуация промышленности Польши и Прибалтийского края. — Условия работы промышленности Великобритании. — Работа промышленности Франции. — Работа промышленности Германии. — Общие выводы.

Работа транспорта во время войны 149

Значение транспорта для страны. — Состояние железнодорожного транспорта в России и за-границей к началу 1914 г. — Влияние великой войны на работу жел. дорог. — Управление жел. дорогами. — Изменения в размерах перевозок. — Изменения в направлениях грузовых потоков. — Пропускная способность сети. — Провозная способность сети. — Регулирование перевозок грузов. — Колесный транспорт. — Водный транспорт. — Морской транспорт. — Речной транспорт. — Протяжение судоходных рек и каналов. Густота судоходной сети. — Грузооборот водной сети. — Косвенное влияние войны на работу транспорта вообще. — Общие выводы о подготовке транспорта к войне.

Заключение 188

ОТ РЕДАКЦИИ.

Один из выводов опыта мировой и гражданской войны заключается в том, что победа или поражение на войне зависит не только от количества войскового материала, его качества и искусства вождения войск, но и от ряда экономических факторов. Исход всей войны и даже успех в отдельных фазисах борьбы целиком зависел от степени напряжения производительных сил воюющих сторон и количества военных материалов, которое страна способна выработать для фронта, не нарушая в то же время возможности продолжать дальнейшую работу в тылу.

Роль и значение тыла в войне будущего — это вопрос, который сейчас должен занимать и военных и гражданских работников нашего Союза.

Планомерная подготовка живых и материальных рессурсов Союза к обороне представляет собой сложный процесс. В работе этой приходится сталкиваться с большими затруднениями, и больше всего эти затруднения вытекают из нечеткого понимания стоящих перед нами задач. Для достижения успеха, прежде всего, необходимо добиться единства взглядов у военных, и в особенности, у гражданских работников.

Война и соединенная с ней блокада неминуемо нарушат все наши экономические расчеты и предположения. Почти целиком порвется та связь, которая установилась между производственными программами по восстановлению нашей экономики и экспортно-импортным планом Советского Союза. Промышленность, рынок труда, сельское хозяйство, наша финансовая система и все остальные отрасли народного хозяйства и народной жизни потерпят сложные изменения, которые необходимо предвидеть в мирное время. Сейчас, когда мы восстанавливаем основной капитал нашего хозяйства, когда мы производим частичное переоборудование фабрик и заводов — интересы обороны не могут быть обойдены.

Каковы же пути для выявления правильных методов в сложной работе по составлению экономического плана войны? Для достижения этого мы имеем один путь — тща-

тельное изучение опыта мировой и гражданской войн в этом отношении. Опыт прошлого не может усваиваться нами без критического к нему подхода. Особенности нашего государственного строя, нашей экономической системы, наконец, особенности состояния каждой отрасли промышленности в данный период решающим образом влияют на успешность работы по подготовке обороны. Существующий строй рабоче-крестьянского государства, наличие регулирующих центров социалистической промышленности, плановое развертывание всей экономики в стране создают необходимые предпосылки для быстрого усиления нашей обороноспособности. Эти благоприятствующие особенности необходимо использовать в максимальном размере. Трудность заключается в том, что помимо нашей общей отсталости мы не имеем достаточных навыков в этой сложной работе. Для того, чтобы научиться этому, для того, чтобы знать, как это делается, как практически подойти к разрешению проблем мобилизации страны, приходится обращаться к опыту прошлого.

Поэтому каждый труд по этим вопросам, каждая самостоятельная работа будет с интересом встречена среди наших военных и гражданских работников. Для практической работы полезны выводы и обобщения, которые базируются на сравнительном изучении фактов экономической подготовки в перод мировой и гражданской войн.

Труд проф. Данилова «Экономика и подготовка к войне», несмотря на ряд недостатков, о которых говорится ниже, представляет полезную попытку свести воедино исследование различных отраслей экономической подготовки к войне. На нашем книжном рынке имеется уже обширная литература и на русском и на иностранных языках, которая исследует отдельные отрасли этой сложной проблемы. Проф. Данилову удалось с достаточной полнотой, а вместе с тем и популярно изложить сведения, необходимые и для военных академий, и для гражданских высших учебных заведений, и для практических работников. Большой практический опыт автора в вопросах военной администрации и военного хозяйства чувствуется в ряде глав, и это еще более повышает ценность рассматриваемого труда. Вопросы беженства во время войны, вопросы реквизиций и многие другие впервые ставятся в нашей военной литературе.

Мы должны остановиться также на некоторых особенностях автора в подходе к рассматриваемым проблемам. Эти особенности необходимо учитывать читателям, чтобы у них не создалось неправильного представления об исследуемых в работе вопросах.

Автор сосредоточивает свое внимание только на опыте мировой войны и больше всего места уделяет печальному

прошлому царской армии в годы последней войны. В заглавии труда проф. Данилова и в первых строках предисловия к труду он ставит себе задачей исследование влияния экономических факторов на войны вообще и «выявление мер, которые могли бы сделать народное хозяйство более живучим, более способным вынести тяжелые испытания продолжительной войны». Каждому из нас понятно, что правильные выводы по таким сложным вопросам можно сделать только после тщательного анализа и сравнительного изучения всех явлений мировой и гражданской войн. А между тем, автор вовсе не упоминает о гражданской войне 1918—1921 г.г. и поверхностно затрагивает связь экономических и военных событий на Западном (французском) фронте в мировую войну. Именно поэтому некоторые выводы автора, если не нуждаются в солидных дополнениях, то во всяком случае могут быть приняты только с большой осмотрительностью. Особенно это нужно иметь в виду, когда автор освещает ряд процессов, понятных в условиях капиталистических стран, но совершенно не соответствующих обстановке, в которой протекала и протекает практическая работа по подготовке к обороне нашего Союза. Автор, например, тщательно излагает, используя при этом работу Пигу «Политическая экономия войны», вопросы о способах удовлетворения нужд войны, о создании национального военного фонда, о рационах и др. Но Пигу является типичным буржуазным исследователем, преломляющим проблемы войны сквозь призму только научного объективизма и только по опыту мировой войны. Поэтому было бы крайне поучительно, если бы параллельно с положениями Пигу был дан анализ тех же вопросов, но в условиях пролетарской диктатуры, на опыте гражданской войны, пропущенный сквозь призму научной марксистской мысли. Поскольку этого не делается, все заключения приобретают несколько ограниченный характер. Выводы автора необходимо тщательно пропускать сквозь призму политических и экономических особенностей, в которых существует наш Советский Союз.

Второй особенностью труда проф. Данилова, на которую следует обратить внимание читателя — некоторая неполнота работы. Отсутствует совершенно глава о финансовой подготовке страны. А проблема финансирования войны и посейчас остается одной из важнейших в деле подготовки обороны. Автор, опуская эту главу, ссылается на то, что лучшая финансовая система всегда явится и наиболее подходящей для военных условий. Эта правильная мысль нисколько не умаляет необходимости тщательного изучения тех процессов, которые возникали в вопросах финансирования войны в последних вооруженных столкновениях. Не следует забывать того, что одна царская Россия на содержание армии,

заготовку боеприпасов, по приблизительным подсчетам министерства финансов, до 1-го сентября 1917 г. истратила сорок два миллиарда довоенных рублей. Стоимость же одного дня ведения войны с десяти миллионов в 1914 году дошла до 65 миллионов в сентябре 1917 года. Если даже учесть падение рубля, мы все же получим громадные суммы, источники покрытия коих надо находить внутри страны.

Недостаточное внимание в этом труде уделено вопросам влияния войны на сельское хозяйство. А в условиях Советского Союза, по понятным каждому причинам, вопрос этот имеет большое значение, и без исследования его нельзя делать общих выводов.

Последняя заключительная глава делает попытку предложить читателю метод подхода к разработке плана снабжения вооруженной силы и населения страны во время войны. План включает в себе не мало полезных указаний. Недостатком его является отсутствие логической последовательности и общих основных элементов. Поэтому план этот крайне трудно воспринимается. Если подытожить все, намеченные автором вопросы, их можно было бы объединить в три основные группы: 1) учет производительных сил, материальных и энергетических рессурсов, 2) определение потребности армии и страны, 3) мобилизационное задание. Конечно, можно наметить и другую классификацию, но без нее обойтись невозможно при попытке анализа всех элементов плана снабжения армии и страны.

Все указанные нами и другие более незначительные сомнения нисколько не останавливают нас перед обязанностью издать данный труд и всячески рекомендовать его в качестве полезного вклада в общее дело по подготовке обороны нашей страны.

Редакция.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Настоящий труд имеет целью:

1) выяснить нарушения, производимые войною в народно-хозяйственной жизни страны, и 2) наметить ряд мер, которые могли бы сделать народное хозяйство более живучим, более способным вынести тяжелые испытания продолжительной войны.

В своем исследовании автор исходит из положения, что залогом успешного окончания войны является крепость духа народа, горячее его стремление к борьбе и победе. Принимая во внимание, что это стремление в течение войны подвергается непрерывному и крайне неблагоприятному влиянию ухудшения экономических условий жизни народа и что современная вооруженная сила находится в самой тесной моральной связи со своим народом, — все экономические явления, имеющие место во время войны в глубоком тылу, автор рассматривает с точки зрения их влияния на настроение масс, а следовательно, и на состояние духа вооруженной силы.

Стремление к борьбе и победе находит себе основание в сознательности масс, в понимании ими своих интересов, своих безысходных потребностей. Убеждение в правильности и жизненности своих стремлений, являющееся результатом воздействия на массы совокупности всех явлений народно-хозяйственной жизни и формулированное соответствующим политическим воспитанием масс, неизбежно вызывает жажду деятельности. В свою очередь, деятельность, направленная к заветной цели и проводимая с неослабной энергией, дает результаты, которые убеждают в плодотворности усилий и тем развивают в массах доверие к своим силам.

Стремление к борьбе и победе создает подъем духа масс; доверие к своим силам упрочивает подъем духа и еще более подогревает энергию. Оба двигателя, вместе взятые, дают возможность проявить крайнее напряже-

ние сил при подготовке к достижению заветной цели, исходя из того взгляда, что всякий недодел в сфере подготовки является преступлением перед народом.

Современная большая война — война на истощение. Ее ведет весь народ, всеми своими силами и средствами. Отсюда широта и глубина необходимой подготовки к войне.

Для всех ясно, что каждое государство принимает меры подготовки к войне, и что эта подготовка никогда не бывает вполне законченною. Вспыхивающая война застает страну в более или менее подготовленном состоянии, которое характеризуется известным количеством наличных сил и средств, обеспечивающих возможность вести и переживать войну, и известною способностью страны к непрерывному и настойчивому увеличению их путем напряжения и приспособления к требованиям войны всей своей экономической жизни.

Важнейшими факторами войны являются: вооруженная сила, финансы, промышленность и транспорт.

В настоящем исследовании первый из этих факторов затронут лишь настолько, насколько он является потребителем сил и средств народного хозяйства страны.

Вопрос о финансах, несмотря на первостепенную важность его для экономической жизни народа, автор оставил в стороне, считая, что он должен явиться предметом особого исследования. Кроме того, трудно и едва ли возможно выделить подготовку финансов специально к войне из общего процесса улучшения финансов страны и подготовки к переживанию кризиса, вызываемого иными, кроме войны, глубокими потрясениями народного хозяйства. Лучшая финансовая система всегда явится и наиболее отвечающей требованиям войны.

Вопросы влияния уровня развития промышленности и транспорта на способность страны к продолжительной борьбе рассмотрены в настоящем труде, насколько позволили это его рамки, при чем автор старался подчеркнуть отрицательное влияние войны на работу этих отраслей народно-хозяйственной жизни и первостепенное значение мер подготовки их к тяжелым переживаниям военного времени.

Особое внимание автор уделяет транспорту, потому что в настоящее время он имеет выдающееся значение. Все наличные, в момент объявления войны, силы и средства народа, а равно и все создаваемые в течение войны транспорт собирает и перебрасывает в места назначения. Важность его усугубляется еще тем, что он обладает способностью регулировать экономическую деятельность различных районов

страны и поддерживать их способность к перенесению испытаний войны. С ослаблением или замиранием работы транспорта рушится вся экономическая жизнь страны. Это мы познали на своем горьком опыте великой войны, а потому меры по развитию и усовершенствованию транспорта являются первыми и главнейшими мерами подготовки к войне. Кроме того, транспорт, являясь могучим средством современной стратегии, в то же время представляется самым выгодным и дешевым орудием войны, так как, при правильной постановке дела, не только сам окупает свое создание и содержание, но еще будит производительные силы страны и способствует расцвету ее экономического благосостояния.

В качестве материалов при составлении настоящего труда автор воспользовался следующими источниками:

Н. Валентинов. — Сношения с союзниками по военным вопросам во время войны 1914 — 1918 г.г.

Гаскуэн. — Эволюция артиллерии во время мировой войны.

В. И. Гриневецкий. — Послевоенные перспективы русской промышленности.

А. Гулевич. — Война и народное хозяйство.

Н. Дейч. — Основы военного хозяйства.

В. Ден. — Лекции по экономической географии.

Б. Доливо-Добровольский. Морской флот.

Б. Жерве. — Значение морской силы для государства.

С. О. Загорский. — Война после мира.

П. Каратыгин. — Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны.

Ле Энаф и Борнэк. — Французские жел. дороги и война.

В. Литвинов-Фалинский. — О мобилизации русской промышленности.

Э. Людендорф. — Мои воспоминания о войне 1914 — 1918 г.г.

А. А. Маниковский. — Боевое снабжение русской армии в войне 1914 — 1918 г.г.

С. Мирный. Мобилизация промышленности в Англии и С.-А. Соединенных Штатах в войну 1914 — 1918 г.г.

А. Михельсон. — Заметки о мобилизации германской промышленности.

К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.

Мих. Павлович (М. Вельтман). — Мировая война 1914 — 1918 г.г. и грядущие войны.

А. К. Пигу. — Политическая экономия войны.

С. Н. Прокопович. — Война и народное хозяйство.

Вл. Сарабьянов. — Экономика и экономическая политика СССР.

Эрих-фон-Фалькенгайн. — Верховное командование 1914 — 1916 г.г. в его важнейших решениях.

Дж. Хоррабин. — Очерк историко-экономической географии мира.

М. М. Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 1922 г.г.

Автор.

Факторы, влияющие на исход войны.

Влияние войны на экономическую жизнь страны. — Глубина экономических потрясений, производимых войною. — Зависимость боевого духа армии от экономического благосостояния народа. — Общие причины, влияющие на исход войны. — Задача настоящего исследования.

Влияние войны на экономическую жизнь страны.

Решительная война всегда имела следствием экономическое истощение народов. В прежние времена сравнительно небольшие армии направлялись одна против другой и сражались между собой, мало изменяя обычную жизнь страны. Победы или поражения не имели большого влияния на деятельность народных масс. Война происходила в известном районе и мало затрагивала течение жизни в остальных частях государства. В военных действиях принимала участие лишь незначительная часть населения, и вооруженная борьба была ограничена во времени и пространстве. Военные неудачи давали себя чувствовать, но не отражались так сильно на всей народной жизни, как в тех случаях, когда в основу войны ложились глубокие экономические побуждения.

В настоящее время, когда под знамена становятся целые народы и в бой идет весь цвет населения, значение войны в жизни государства совершенно изменилось. Время кабинетных войн миновало. Теперь война является «походом народов друг против друга, а не спором двух армий; теперь решает дело не утомление одного лица, стоящего во главе нации, а полное истощение борющихся народов» [1]).

Невольно вспоминаются пророческие слова генерала Жомини, сказанные более ста лет назад: «Закон призовет к оружию целые народы, которые будут бороться не за изменение границ, а за свое существование; этот порядок вещей приблизит нас к III и IV столетиям, напоминая ужасную борьбу народов, споривших за обладание Европою.

---

[1]) Фон дер Гольц. — «Вооруженный народ».

Война будет бедствием более жестоким, чем когда-либо; целые нации будут уничтожены» [1]).

Однако, до войны 1914—1918 г.г. государства не отдавали себе еще ясного отчета о тех размерах, в которых может развернуться это явление. Войны, предшествовавшие ей, несомненно, отражались на экономическом благосостоянии страны, но не приводили к таким гибельным последствиям, как мировая война. Подготовка к войнам находилась в руках только военного и морского ведомств, которые ограничивали свою работу рамками вооруженной силы, и до известной степени, транспорта. В отношении прочих рессурсов страны господствовал взгляд, что вооруженная сила должна «уметь требовать» то, что ей нужно, а страна «обязана дать» то, что требует вооруженная сила. Предшествовавшие великой войне войны хотя и велись армиями, комплектовавшимися по системе всеобщей воинской повинности и при содействии железных дорог и парового флота, но, тем не менее, до 1914 года даже наиболее подготовленные в военном отношении лица как бы не отдавали себе ясного отчета в том, какой мощностью обладают эти факторы и до какой степени один из них доведет свои требования к экономике страны, а другой будет содействовать эксплоатации последней.

Войну 1914 г. ждали, к ней усиленно готовились, но мало кто предвидел ее продолжительность и упорство. Большинство и военных, и политических деятелей, и экономистов держались мнения, что при современных условиях долгая война невозможна. Продолжительность ее определялась в 4—6 месяцев.

Действительность не оправдала ожиданий. Через 3 месяца войны напор германских полчищ был сдержан, на территории Франции образовался сплошной укрепленный фронт от Швейцарской границы до Северного моря, и война вступила в давно забытую фазу—войны позиционной.

Стало ясно, что война скоро не окончится, что она потребует новых и новых напряжений и что не исключается возможность борьбы до полного истощения одной из сторон. Враждующие стороны поняли, что победа будет принадлежать тому, у кого нравственная сила окажется выше, стремление к борьбе и победе горячее, решимость навязать свою волю острее, а энергия при проведении этой решимости в исполнение устойчивее. Но нравственная, равно как и интеллектуальная сила каждого народа, являясь результатом всей его исторической жизни, слагается в то же время под влиянием элементов, составляющих материальную обстановку современной его деятельности. Суммируясь из

[1]) Général Jomini. — «Grandes opérations», t. III.

нравственных качеств каждого из граждан, из индивидуальных стремлений к борьбе и победе, нравственная сила народа находится в самой тесной связи с материальною силою народа, которая выражается в экономическом его благосостоянии. При разрушении экономического благосостояния страны, при истощении материальных средств борьбы должен упасть и дух народа.

Страх перед возможностью такого явления заставил призадуматься тех, кто мало или совсем не думал об этом в свое время. Становилось яснее и яснее, что при затяжной борьбе сила духа всего народа, втянутого так или иначе в борьбу, выдвигается на первый план. Народ, проникнутый горячим стремлением к борьбе и победе, не только окажется способным на высокий подъем духа, на великие подвиги, напряжения и жертвы, но он же проявит и наибольшую выносливость при длительных испытаниях, связанных с войною на истощение. Обе эти способности являются продуктами правильного и настойчивого политического воспитания, но вторая из них, как сказано выше, кроме того, находится в полной зависимости от экономического благосостояния народа, втянутого в продолжительную войну.

Зависимость боевого духа армии от экономического благосостояния народа.

Было время, когда армия верила в победу, пока верил в нее ее вождь. Современная армия, заключающая в себе сильнейших представителей трудоспособной части своего народа, верит в победу до тех пор, пока верит в нее народ.

Настроение народных масс незамедлительно и широко передается армии, борющейся на фронте, через пополнения, приходящие из страны, через возвращающихся в ее ряды отпускных, больных и раненых и через письма, получаемые с родины. Влияние потрясений в области народно-хозяйственной жизни сказывается в настоящее время на действующей вооруженной силе более непосредственно и быстро, чем это было в прежние времена, так как большая часть состава мобилизованной вооруженной силы состоит из лиц более зрелого возраста, чем кадровая армия, и в большинстве случаев семейных, душею и мыслью тесно связанных с только что покинутыми на родине семьями и с оставленными мирными занятиями. Впечатлительность армии к потрясениям экономического благосостояния народа поэтому выражается гораздо сильнее, и духовный ее элемент в очень большой степени находится под влиянием событий, переживаемых народным хозяйством. Фронт крайне чутко прислушивается ко всем переживаниям своих семей и болеет за их будущее, ибо гибель главы семьи часто влечет разорение последней. Фронт будет нести все жертвы, пока дома благополучно, но

если он осознает, что страна не понимает войны, считает ее безнадежной, т.-е. бессмысленной, что сам он и его семья напрасно переживают тяжелые испытания, то в его среде быстро падает воля к победе и развивается тяга домой, домой во что бы то ни стало.

Во время великой войны мы видели много ярких примеров этой тяги и в России, и в Болгарии, и в Австро-Венгрии, и, наконец, в Германии [1]).

Эти о б щ и е причины, обусловливающие мощь и жизненность борющегося организма, т.-е. жизнедеятельность государственного строя, его способность выдерживать продолжительную борьбу, определяют исход решительной борьбы. В числе этих общих причин причины экономического порядка играют огромную роль.

Задача настоящего исследования.

Выделяя явления экономического характера из всей серии сложных явлений государственной жизни во время войны, мы будем стараться давать каждому из экономических факторов оценку с точки зрения влияния его на стремление народа к борьбе и победе. Это влияние сильно изменяется, в зависимости от тех условий, в которых находится страна. Один и тот же фактор, в зависимости от данных географического положения страны, уклада ее народно-хозяйственной жизни, от развития других экономических факторов, может оказаться или источником силы страны при ее борьбе на истощение, или, обратно, поставить ее в невозможность продолжать борьбу и повлечь за собою отказ от дальнейшей борьбы.

Таким образом, настоящее исследование имеет целью проследить по опыту великой войны 1914—1918 г.г. влияние общих условий, влияющих на ведение войны, выяснить приспособленность различных народно-хозяйственных организмов к перенесению экономических невзгод и наметить меры, могущие отдалить наступление экономического кризиса, в корне подрывающего способность страны к продолжению борьбы.

---

[1]) Германия может смело сказать, что упадок духа ее народа явился следствием не недостатка его политического воспитания, а исключительно неправильной экономической подготовки, которая заставила во время самой войны прибегнуть к целому ряду неудачных импровизаций. В организационном отношении Германия была сильнее всех своих противников и союзников, но всетаки недостаточно организована, чтобы выдержать создавшиеся тяжелые условия войны и блокады.

Перелом в настроении германских народных масс произошел во время борьбы из-за Вердена. Эта борьба, потребовавшая огромного количества жертв, вызвала одновременно колоссальное моральное напряжение народных масс. Последнее было настолько сильно, что неудача неминуемо должна была принести глубокое разочарование и подорвать в народе веру в победу, веру в плодотворность приносившихся народом тягчайших жертв и людьми, и в области экономики.

Влияние обеспеченности внешних сношений страны на ее способность к продолжительной войне.

Значение внешних сношений для экономической жизни страны во время войны. — Разбросанность территории. — Британская Империя. — Франция. — Соединенные Штаты Америки. — Япония. — Работа на мировой рынок. — Разбросанность запасов горлива и сырья. — Внешняя торговля. — Торговый флот. — Влияние развития внешних сношений на способность страны к продолжительной войне.

Значение внешних сношений для экономической жизни страны во время войны.

Большая война неизбежно производит глубокие изменения в экономической жизни каждой страны, принимающей в ней участие. Причина этого лежит в огромных требованиях, предъявляемых к экономической мощи страны вооруженною силою. Средства для удовлетворения этих требований так или иначе должны быть добыты населением страны. Они могут быть получены или у себя в стране, или путем внешних сношений, при чем это зависит от географического положения страны, от ее естественных богатств и от обеспеченности внешних сношений.

Сильная в экономическом отношении страна, при подобных выгодных условиях, найдет необходимые способы и средства для того, чтобы выдержать даже бесконечно тяжелые испытания.

В совершенно ином положении оказываются условия экономической жизни государства, отрезанного от всего мира блокадою всех границ и принужденного лишь в самом себе находить все рессурсы для ведения упорной и продолжительной войны.

В этом случае даже и сильному в экономическом отношении организму, располагающему к тому же отличным орудием войны, не избежать истощения своих экономических рессурсов, которое сводит на нет все боевые успехи и заставляет склониться перед противником, находящимся в более счастливых условиях.

Яркий пример такого безвыходного положения мы видим на судьбе Германии в конце великой войны. Гордая побе-

дами своей великолепной армии, но поставленная в условия невозможности поддерживать сношения с внешним миром, она была принуждена просить мира.

Разбросанность территории. В настоящей главе мы остановимся именно на этом факторе и прежде всего посмотрим, под влиянием каких данных внешние сношения страны достигают своего наибольшего развития. Естественно, что чем оживленнее внешний товарообмен, тем глубже затрагивает он экономическую деятельность страны и тем чувствительнее становится эта деятельность ко всем нарушениям товарообмена во время войны. Еще более болезненно должно отозваться всякое нарушение внешней торговли на экономической жизни тех государств, территория и средства которых разбросаны по разным частям света, при чем сношения между этими разбросанными кусками приобретают значение не только внешнего, но как бы внутреннего товарообмена.

Британская империя. Во главе этих государств из великих держав нужно поставить Англию.

Первый и самый существенный факт, который надо отметить, говоря о Британской империи, — это то, что она не представляет собою географического единства, каким в большей или меньшей степени является любое из государств, владеющих колониями.

Британскую империю составляют:

1) Соединенное королевство Великобритания и Ирландия.

2) Пять «самоуправляющихся доминионов» — Канада, Ньюфаундленд, Южная Америка, Австралия и Новая Зеландия; каждый из этих доминионов представляет самостоятельное целое, интересы которого только до известной степени совпадают с интересами старой Англии;

3) «Владения» — Индия, Египет, Судан, Восточная Африка, Месопотамия; эти владения носят различные названия — «состоящих под протекторатом», «зависимых» или «мандатных территорий», но все управляются по назначению из метрополии.

4) Морские станции и опорные пункты, разбросанные на морских путях всего мира.

Территория Британской империи занимает площадь более 37 миллионов квадр. килом., т.-е. пространство, превышающее весь материк Африки и составляющее ¼ часть суши земного шара. Из этой площади на долю метрополии приходится всего 230.600 кв. км., а остальное пространство в 37.234.700 *кв. км.* составляют колонии. Население этих колоний — 415 милл. человек.

Этот огромный рост английских владений явился следствием укрепления и расширения господства человека над океаном.

Население самой Великобритании концентрируется в городах и в районах рудников, копей, фабрик и заводов. Земледельческое население составляет в самой Англии всего 22% населения. Такое положение привело Великобританию к зависимости от заокеанских стран в отношении снабжения продуктами продовольствия. Это обстоятельство и бесконечная разбросанность Британских владений сделали то, что любое событие, происходящее в каком бы то ни было уголке мира, в большей или меньшей степени затрагивает английские интересы. Вся британская империя держится только на морском могуществе; всякое затруднение в морских сообщениях является для нее критическим. Морские сообщения — ахиллесова пята Англии.

Однако, не взирая на повсеместность интересов Великобритании, мы можем заметить, что основные ее интересы сосредоточиваются вокруг единой области — Индийского океана и около главных морских путей, связывающих его с Европой. Индийский океан — это английское озеро. Территориальные приобретения Англии после великой войны окончательно замкнули его в кольцо английских владений.

Англии принадлежит все восточное побережье Африки, за исключением двух небольших областей, из коих одна португальская, — т.-е. экономически зависящая от Англии. Далее идут остр. Перим и Аден (вход в Красное море), Аравия и Персидский залив, по которому проходит путь в Персию и Месопотамию; еще восточнее — драгоценная жемчужина Британской короны — Индия. Затем, Бирма и владения на проливах (Малайский полуостров, Сингапур и северная часть острова Борнео), и, наконец, Австралия.

Вокруг Индийского океана сосредоточена такая группа английских владений, которая, по богатству сырьем и по емкости внутреннего рынка для продуктов производства индустриальных государств, сама по себе, уже составляет «первоклассную империю». Выгоды концентрации британских интересов как для обеспечения морских путей, так и для других целей, — вполне очевидны.

Но такое сосредоточение всех интересов в Индийском океане связано и с огромными опасностями. Вся эта группа территории отстоит от своей метрополии, т.-е. от своего промышленного и финансового центра, на тысячи миль и связана с этой метрополией только длинным морским путем. Немудрено, что господство над этим путем становится для Великобритании насущнейшей необходимостью.

Путь этот — Средиземное море — Суэц — Красное море. Это тот самый путь, против которого был направлен германский план Берлин-Багдадской железн.

дороги. Для уничтожения этого плана Великобритания вела войну 1914 — 1918 г.г. Жизненные интересы Великобритании во всем «ближневосточном» вопросе диктуются стремлением сохранить за собою этот путь во что бы то ни стало. Вопрос о том, кому будет принадлежать Константинополь, важен для Англии только потому, что этот город господствует над одним из трех выходов из Средиземного моря. Через Средиземное море проходит важнейшая британская морская дорога, а на этой дороге британские интересы сталкиваются с интересами Франции.

Франция. Франция — вторая по величине колониальная держава в мире, хотя ценность ее колоний не пропорциональна их размерам. Перед Англией у нее то преимущество, что решительно все ее колонии управляются непосредственно центральным французским правительством. Франции не приходится сталкиваться с проблемами, вытекающими из противоположных интересов самоуправляющихся доминионов. Французские владения в Африке — это огромная территория, идущая от Средиземного моря к югу до Конго. Принимая же во внимание, что Бельгия находится в экономической зависимости от Франции, можно считать, что и Бельгийское Конго есть ни что иное, как сфера французского влияния. Вся указанная огромная область разделена на две части пустынею Сахары, а потому, чтобы завершить ее объединение, необходимо перерезать Сахару железными дорогами. Проектированы две линии: одна на Тимбукту и отсюда до Сенегала, другая — в Северный Камерун, через Агадес и оз. Чад.

Африканские владения Франции связаны с метрополией морским путем через Средиземное море (Марсель — Алжир и Марсель — Тунис). Таким образом, все французские колонии (кроме Мадагаскара, Французского Индокитая и нескольких мелких владений в Азии и Америке) представляют собою единое географическое целое, связанное с метрополией коротким морским путем. Обеспечение и закрепление за собою этого морского пути должно быть одной из основных целей французской политики.

Мы уже видели, что английская «большая дорога», ведущая в Индийский океан, тоже проходит по Средиземному морю. И Англия, и Франция стремятся к господству над одним и тем же морем, ибо и той и другой необходима уверенность в обладании основной своей дорогой, а потому каждая из них старается, если не захватить, то, по крайней мере, подчинить своему влиянию все страны, прилежащие к Средиземному морю.

У Франции имеется на этом море собственная береговая линия. В ее руках находится значительная часть противопо-

ложного Африканского берега, Марокко, Алжир и Тунис. После великой войны она получила мандат на Сирию, т.-е. приобрела базу и в восточной части моря. Великобритании же принадлежат: Гибралтар, господствующий над выходом в Атлантический океан, остр. Мальта — в середине моря и остр. Кипр в восточной его части. Она владеет Египтом и держит в своих руках Суэц, т.-е. выход в Красное море. После войны Англия еще усилила свое положение в Суэце, получив мандат на Палестину.

Вокруг этого соперничества за Средиземное море группируется ряд проблем международной политики. Против Гибралтара, обеспечивающего выход в Атлантический океан, находится порт Танжер, состоящий в настоящее время под международным управлением. Франция стремится захватить его, как и остальное Марокко, под свой протекторат. Этому противятся Англия и Испания. В восточной части Средиземного моря Англия поддерживает Грецию, а Франция — Турцию. Греко-турецкий конфликт еще не исчерпан; не выяснено еще и будущее соперничество между Англией и Францией.

Соединенные Штаты Америки. После великой войны 1914 — 1918 г.г. на первый план мировой политики выдвинулась новая держава — Соединенные Штаты Америки. Своею территориею они обнимают часть материка Северной Америки, наиболее развитую в промышленном отношении и наиболее изобилующую природными богатствами. Вместе с тем они находятся между двумя океанами, из которых один связывает их с Европой и Африкой, а другой — с Азией и Австралией. Кратчайшая связь между этими океанами — Панамский канал — находится в руках Соединенных Штатов Америки.

До самого конца XIX столетия Соединенные Штаты Америки сосредоточивали свое внимание почти исключительно на внутренних делах. В 1898 году, после войны с Испанией, они вышли на мировую арену, обеспечив себе господство в Мексиканском заливе и Караибском море, для чего захватили протекторат над Кубой и овладели остр. Порто-Рико. В то же время они заняли в Тихом океане Филиппинские острова, остр. Гуам и Сандвичевы острова. Через пять лет Соединенные Штаты обеспечили себе стратегическое господство над перешейком Центральной Америки и получили полные суверенные права в полосе отчуждения проходящего через нее Панамского канала. Они захватили в свои руки управление и другим путем канала, идущим через Никарагуа, учредив над этим государством финансовый контроль, а во время великой войны установили свое военное управление на остр. Гаити.

С 1898 года до настоящего времени Соединенные Штаты Америки уже захватили 150.000 кв. миль в Центральной Америке и на островах Караибского моря и 120.000 кв. миль на островах Тихого океана. В то же время их капиталисты непрерывно работали над делом «финансового проникновения» в государства Южной Америки и в Канаду.

Единственной формальной связью Соединенных Штатов с южно-американскими государствами является обще-американский союз. Этот союз вырос из доктрины Монроэ — «Америка для американцев», а в настоящее время та же доктрина является для Соединенных Штатов основанием для вмешательства в дела государств Южной Америки и для закрепления там за собою экономических привилегий. Держа в своих руках главный путь — Панамский канал, они бесконечно усилили свое влияние на Южную Америку.

Прорытие Панамского канала было со всех точек зрения необходимо для дальнейшего развития Соединенных Штатов. Создав возможность самого быстрого сообщения между двумя океанами, он сразу удвоил американскую мощь в каждом из них. Канал на тысячи миль сократил морской путь между западным и восточным берегами Америки. Он сократил расстояние между промышленными центрами Соединенных Штатов и западными южно-американскими рынками вдвое: от Нью-Иорка до Вальпарайзо вокруг мыса Горна — 9.000 миль, а через канал — меньше 5.000 миль. Благодаря каналу эти страны находятся теперь гораздо ближе к северо-американским индустриальным центрам, чем к Европе. Мало того, он сократил расстояние между этими центрами и Азией. Последнее уже видоизменяет и положение на Тихом океане.

Япония. Все пути в богатейший Китай почти исключительно морские. Господство Японии над этими путями зависит от ее господства над лежащим у нее в тылу океаном. За каждым ее шагом по пути осуществления своих притязаний на Китай зорко следят две великих державы, имеющие свои интересы в Тихом океане: Америка и Великобритания. Япония вступила в союз с последней еще задолго до мировой войны, но этот союз был уничтожен Вашингтонским соглашением Англии и Америки в 1921 году.

Оба главные прохода в Тихий океан находятся в руках соперников Японии: Сингапур принадлежит Англии, а Панамский канал Америке. Остаются еще два пути, но это пути длинные и кружные. Один мимо южного побережья Австралии, другой — вокруг мыса Горна. Оба находятся под наблюдением Англии.

В самом Тихом океане имела место борьба за господствующие острова. В результате великой войны Япония

получила все тихоокеанские острова к северу от экватора, которые до 1914 г.г принадлежали Германии. Это дало ей целый ряд важных стратегических пунктов, перехватывающих прямую американскую дорогу между островами Сандвичевыми и Филиппинскими.

Работа на мировой рынок. Но не только разбросанность территории создает условия, благоприятные для развития внешних сношений. Давно уже прошло то время, когда каждая цивилизованная страна производила у себя дома все необходимое для своих потребностей, когда политические границы служили и границами ее экономической жизни. С непрерывным и быстрым развитием международных сношений, в каждой стране торговый рынок все более и более превращается из внутреннего во внешний под влиянием усовершенствованного транспорта. Каждая страна специализирует свое производство, все более и более работает на другие страны и нуждается в произведениях последних. «В былые времена, говорит Сеньобос [1]), рабочие производили ровно столько, сколько нужно было для их собственного потребления или для местного рынка; крестьяне продавали мало и почти ничего не покупали; мастеровые работали исключительно для местных заказчиков. Крупная промышленность и торговля с дальними странами ограничивались почти только выделкой предметов роскоши на местных фабриках и привозом колониальных товаров из-за моря. В настоящее время, в силу движения, начавшегося в Англии еще между 1789 — 1814 годами, производители, даже земледельцы почти перестали работать на себя и на известных им заказчиков, а работают только для рынков, и уже не для местного рынка, а для всемирного».

Разбросанность запасов сырья и топлива. Промышленная мощь Британской империи создалась на работе для всемирного рынка и была основана на обильной и легкой добыче угля в прибрежных районах самой Великобритании. Теперь эта добыча относительно уменьшается. Правда, абсолютная продукция не уменьшилась, но колоссально возросла продукция других стран. По исчислению Эккеля [2]), британские запасы угля равны 190 миллионам тонн или только 4% мировых запасов, при этом остающийся в Великобритании уголь уже не так легко доступен и потому не так дешев, как это было раньше. Однако, Британская империя обладает огромными запасами канадского

---

[1]) Сеньобос. «Политическая история современной Европы», т. II.
[2]) E. C. Eckel — «Coal, iron and war».

и австралийского угля, а равно в Южной Африке, в Новой Зеландии и в Индии. В Англии имеются огромные залежи железной руды, но использование ее находится в полной зависимости от наличия угля.

Что касается продовольствия, то Британская империя может прокормиться собственными средствами. Сама по себе Великобритания ввозит до $^2/_3$ пищевых продуктов, употребляемых ее огромным населением. Доминионы имеют достаточно продуктов, чтобы кормить ее. Но расходы на перевозку и опасность доставки делают этот вопрос во время войны крайне тревожным.

Великая война очень увеличила богатства Великобритании нефтью. До 1917 года на территории империи находилось всего 2% мирового запаса нефти. Персидские и месопотамские запасы сильно изменили положение, и новый британский бассейн, вероятно, превосходит по богатству все нефтяные бассейны мира, кроме Караибского. Англо-Голландская нефтяная компания Шель прибавляет к рессурсам империи нефтяные богатства голландской Ост-Индии и свои крупные владения в Караибском бассейне, а именно в Мексике, Венецуэле и на остр. Тринидаде.

Франция до Великой войны покрывала все свои потребности производством метрополии, кроме угля, который ей всегда приходилось покупать. Великая война вернула Франции богатые железные рудники Лотарингии и дала Саарский угольный бассейн, но продукция последнего может покрыть лишь 15% добычи лотарингского железа. Вследствие этого и после войны Франция осталась страной, нуждающейся в угле, который она может получать отчасти из Бельгии, а главным образом, морским путем из стран, добывающих уголь с избытком.

Природные богатства Соединенных Штатов Америки колоссальны, почему и являются залогом дальнейшего их промышленного роста. Около трех четвертей известных нам в мире запасов угля находятся в Северной Америке вообще, а на территории собственно Соединенных Штатов — около половины мировых запасов. В Южной Америке угля почти совсем нет. Отсюда понятна ее зависимость от Соединенных Штатов.

В отношении железа Соединенные Штаты владеют тремя четвертями мировых запасов и в 1920 г. дали 40% мировой добычи железа. На Кубе находятся огромные залежи железа, а в Бразилии — величайший в мире пласт, пока еще мало разрабатываемый. За 1920 год Соединенные Штаты дали $^2/_3$ мировой добычи нефти, но в этом году оказалось, что их нефтяные запасы составляют только $^1/_8$ мировых запасов. При таком положении является весьма естествен-

ным, что Соединенные Штаты сосредоточивают особый интерес на нефтяных запасах Мексики и южно-американского побережья Караибского моря, обладающих величайшими в мире нефтяными источниками.

Что касается продовольственных продуктов, то они ими обеспечены вполне и даже вывозят большие избытки. Равным образом, до последнего времени, они являлись первым в мире поставщиком хлопка, но теперь стали развивать и свое широкое текстильное производство.

Наконец, Япония располагает запасами и угля, и железа, и нефти, и хлопка, но далеко не в таком количестве, какое требуется для ее грандиозных задач. Вблизи ее находится Китай с огромными запасами угля (около ¼ мирового запаса), железа, нефти, свинца, олова, сюрьмы (первый производитель в мире) и хлопка (третье место в мире). Кроме того, Китай обладает неимоверно дешевым трудом, вследствие чего все его продукты значительно дешевле продуктов, добываемых в других странах. Вполне понятно, что Япония стремится захватить китайские уголь и железо, но это приводит ее к соперничеству с Америкой.

Отсутствие угля на Тихоокеанском берегу Соединенных Штатов, дороговизна доставки его по железным дорогам из Восточных Штатов, дальность доставки через Панамский канал (Нью-Иорк — С.-Франциско около 5.250 миль) сравнительно с доставкой из Китая (около 5.000 миль), а главное, дешевизна китайского угля — все это возбуждает соревнование между Японией и Америкой.

Все приведенные нами данные показывают: 1) что развитие современной промышленной жизни в важнейших государствах мира тесно связано с получением необходимого сырья и пищевых продуктов; 2) что главнейшими видами сырья являются: уголь, железо, другие металлы, нефть, хлопок; 3) что каждое государство те или другие виды сырья получает из колоний или из других стран и в подавляющем большинстве случаев морем.

Внешняя торговля. Какое влияние должна оказать разбросанность территории на условия развития внешнего товарообмена, понимая под последним товарообмен с иностранными государствами и товарообмен метрополии с колониями, можно судить по распределению поверхности земного шара между государствами, владеющими колониями (собственно, метрополии), их колониями и странами, не имеющими колоний.

Чем обширнее и богаче колонии, тем большее экономическое значение они имеют для метрополии и тем живее происходит с ними товарообмен. Поэтому пространство колоний данного государства в сопоставлении с пространством

его метрополии тоже приобретает весьма важное значение [1]).

Соответственно размерам колоний растут и обороты международного товарообмена, при чем особенное развитие внешней мировой торговли замечается в последние десятилетия [2]).

---

[1]) В 1914 году отношение между пространством территории метрополий и колоний было следующее:

ГОСУДАРСТВА.	Пространство в тысячах кв. километров.		Во сколько раз пространство колоний превосходило территорию метрополии.
	Метропол.	Колоний.	
Великобритания . . .	0.315	29.557	в 94 раза
Бельгия	0.029	2.383	» 82 »
Нидерланды	0.033	2.046	» 62 »
Португалия	0.089	2.203	» 25 »
Франция	0.536	10.945	» 20 »
Дания	0.038	0.195	» 5 »
Германия	0 541	2.658	» 4,9 »
Испания	0.213	0.508	» 2 4 »
Италия	0 287	0.490	» 1,7 »
Соед. Штаты	9.369	0.323	кол. = 1/29 метроп.

Из этой таблицы мы видим, что относительно наибольшими колониями в 1914 году владели старые колониальные государства (кроме Бельгии), а именно: Великобритания, Франция, Нидерланды и Португалия. Государства, недавно вступившие на путь колониальной политики, имели, по сравнению с метрополией, не столь обширные колонии. Наконец, наименьшие, по сравнению с метрополией, колонии имело самое молодое колониальное государство — Соединенные Штаты Северной Америки.

[2]) Развитие внешней торговли главнейших государств ко времени возникновения мировой войны видно из данных о нижеприведенных годовых оборотах этой торговли в 1913 году (последний год нормального товарообмена).

Великобритания	14	миллиардов в год
Германия	10	» »
Соед. Штаты Америки . .	8	» »
Франция	6	» »
Голландия	5 1/2	» »
Бельгия	3 1/4	» »
Россия	2 1/2	» »
Австро-Венгрия	то же	» »
Италия	то же	» »

Морская торговля играет доминирующую роль во внешнем товарообмене даже таких государств, которые чужды колониальной политики и сухопутные границы которых имеют огромное развитие; к числу таких государств относится, прежде всего, Россия.

В 1913 году торговля морем составляла $^2/_3$ всей внешней торговли России, что видно из следующей таблицы.

	В миллионах рублей:			
	Ввоз	Вывоз	Общий торговый оборот	%
Морская торговля	505.5	1.116.4	1.621.9	64%
Сухопутная торговля	578.9	332.7	911.6	36%
Всего . . .	1 084.4	1 449.1	2.533.5	100%

В частности морская торговля распределялась по нашим морям следующим образом:

	Ввоз		Вывоз		Общий оборот	
	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%
	В миллионах рублей					
Балтийск. море . .	352.6	69.7%	437.3	39.2%	789.9	48.7%
Черное море	84.3	16.7%	630.4	56.5%	714.7	44.1%
Остальн. моря . . .	68.6	13.6%	48.7	4.3%	117.3	7.2%
Всего	505.5	100%	1.116.4	100%	1.621.9	100%

Таким образом, главную роль в нашей морской, а, следовательно, и во внешней торговле, играло Балтийское море.

В рассматриваемой таблице приводятся данные о внешней торговле без подразделения ее на сухопутную и морскую. По отношению к Великобритании это обстоятельство не играет роли, т. к. почти вся внешняя торговля Британской империи производится морем (кроме некоторой части товарообмена между Канадой и Соединенными Штатами Америки). Совершенно то же можно сказать и про внешнюю торговлю Соединенных Штатов. Что же касается Франции, Германии и Италии, то в приведенные выше для них цифры, конечно, следовало бы ввести соответствующие поправки, если бы мы останавливали свое внимание исключительно на торговле морем. Но мы рассматриваем морскую торговлю, как составную часть внешней торговли, являющейся одним из мощных факторов экономического благосостояния страны.

Далее, чтобы выяснить значение участия колоний в оборотах внешней торговли метрополии, возьмем для примера Великобританию.

До великой войны торговля Англии с ее колониями составляла 25% всего ввоза и 33% ее вывоза. После войны она развилась еще более и в 1920 году равнялась 28,5% ввоза и 34% вывоза. Сравнивая эту торговлю с участием в торговле с Англией других важнейших государств, можно отметить, что до войны ввоз в Англию из ее колоний превосходил ввоз из какого-либо другого государства. В настоящее время (1920 г.) ввоз из Соединенных Штатов Америки занял первое место (29%). Что же касается вывоза из Англии в ее колонии, то он продолжает играть главнейшую роль в ряду внешних сношений с другими странами.

Торговый флот. Морская торговля осуществляется при помощи торгового флота, относительная мощь которого дает большую или меньшую возможность удовлетворить требованиям товарообмена.

Важнейшие направления, по которым осуществлялся перед великой войной мировой товарообмен, показаны на прилагаемой карте.

Период в 40 лет, предшествовавший войне 1914 — 1918 годов, отмечается интенсивным ростом фабрично-заводской промышленности в Европе и Америке и соответственным ростом торгового флота.

Развитие промышленной деятельности неизбежно связывается с увеличением ввоза сырья для переработки на фабриках и заводах и ввоза жизненных припасов для пропитания населения, занятого в промышленности. Желание удешевить ввоз привело к развитию каждой из конкурирующих стран своего торгового флота.

Рост торгового флота в рассматриваемый период шел весьма интенсивно. Особенно быстрое его развитие замечалось в Германии, которая в 1874 году занимала по величине своего торгового флота четвертое место (после Англии, Соединенных Штатов Америки и Франции), а в 1908 году заняла второе место в мире, опередив Соединенные Штаты и Францию [1]).

Размер тоннажа торгового флота различных государств мира достиг к 1913 году следующих цифр:

---

[1]) Общий размер тоннажа германского торгового флота увеличился с 1871 по 1910 г. с 982.355 тонн до 4.440.000 тонн. Число коммерческих пароходов увеличилось за это время более, чем в 11 раз: с 147 до 1.950. вместимость их с 819.000 тонн до 2.349.000 тонн, т. е. почти в три раза, Число пароходов, посетивших германские порты под германским флагом, увеличилось с 60.342, с вместимостью в 59.00.000 тонн в 1873 г., до 166.265, с вместимостью в 31.100.000 тонн в 1910 году.

Англия (с колониями)	20.400.000	тонн
Соед. Штаты Америки	5.300.000	» [1]
Германия	5.100.000	»
Норвегия	2.500.000	»
Франция	2.200.000	»
Италия	1.500.000	»
Япония	1.500.000	»
Швеция	1.100.000	»
Россия	800.000	»

Влияние развития внешней торговли на способность страны к продолжительной войне.

Выше уже было сказано, что в настоящее время каждая страна все более и более специализирует свое производство, все более и более работает на другие страны и нуждается в произведениях других стран.

В настоящее время большинство изделий фабрикуется далеко не там, где производится сырье, необходимое для их выработки. Вследствие этого все промышленные государства требуют ежегодного привоза сырья и полуфабрикатов в громадном количестве. Но этим еще не ограничивается потребность фабрично-заводской промышленности в ежегодном привозе. Каждая из отраслей этой промышленности, кроме продукта, подлежащего переработке, нуждается в материалах, необходимых при самом производстве (топливо, химические и красильные вещества, лесной материал и пр.). Значительная часть этих последних материалов также весьма часто доставляется из других стран в обмен на продукцию данной страны.

Опасность, грозящая промышленному строю страны от остановки в военное время привоза сырья и полуфабрикатов, получает в настоящее время гораздо большее значение, чем прежде, не только вследствие замечаемого усиления с каждым годом количества ввозимых сырых продуктов, но также и вследствие коренного изменения в самом характере ввозной торговли, происшедшего в течение последнего полустолетия.

В военное время не только прекращение подвоза топлива, сырья и полуфабрикатов, но и одно замешательство в нормальном течении их доставки должно было произвести и в первые месяцы великой войны произвело такой переворот в фабрично-заводской деятельности, вследствие сложности современной техники производства, что многие текущие работы на фабриках и заводах должны были прерваться и остановиться, а многие отрасли промышленности принуждены были и совершенно прекратить свою деятельность.

Не меньшее влияние, чем замешательства в подвозе сырья, оказывает на фабрично-заводскую деятельность и не-

[1]) Считая и флот Великих озер.

избежное в военное время уменьшение размера рынка для сбыта изделий, так как вывоз имеет весьма важное значение для обрабатывающей промышленности. В настоящее время всякое государство, как бы ни был обширен его внутренний рынок, не может исключительно им довольствоваться, а ищет потребителей своих произведений где-нибудь на стороне, вне границ собственного государства, в обмен на чужие продукты, нужные для собственного потребления.

Таким образом, внешний рынок является необходимостью для всякой промышленной страны, при чем вполне понятно, что чем более развита в государстве фабрично-заводская деятельность, тем более является необходимость в отпускной торговле.

С прекращением внешних сношений, все эти заводы и фабрики, часть изделий которых отправлялась в чужие страны, принуждены будут сократить свою деятельность, что, конечно, не может не отразиться на стоимости производства. Последняя должна будет повыситься, но цена на эти изделия на внутреннем рынке может одновременно упасть, потому что, с внезапным прекращением отпуска товаров за границу, количество изделий, производимых этими фабриками, сразу должно загромоздить внутренний рынок. Вместе с тем, и потребительная способность внутреннего рынка в военное время неминуемо значительно сократится, так как население под влиянием тревоги будет уменьшать размеры своего потребления. Этот застой на рынке должен еще более обесценить производство. Вследствие изложенного, все те отрасли промышленности, которые работают на сбыт значительной части своих произведений за границу, с обрывом внешних сношений принуждены будут или совершенно прекратить свою деятельность, или приспособиться к новым условиям рынка, перейдя на производство тех товаров, потребность в которых сохраняется во время войны или даже развивается, под давлением ее требований.

Неизбежное сокращение фабрично-заводской деятельности, происходящее от возможности перепроизводства товаров, вследствие уменьшения размера рынка для их сбыта, является в военное время весьма неблагоприятным условием для экономики государств с сильно развитою промышленностью, тем более, что это явление происходит в обстановке и без того крайне тяжелой для деятельности фабрик и заводов, непременным условием успешности и выгодности производства которых являются непрерывность и постоянство в работе. Из опыта великой войны мы знаем, что обстановка эта сильно отличается от обстановки мирного времени, а именно:

1) в необходимом для производства сырье ощущается большой недостаток, так как правильность привоза его из-за границы нарушается;

2) число фабрично-заводских рабочих значительно сокращается, вследствие призыва военно-обязанных в ряды армии;

3) перевозка товаров производится неправильно, с большими перебоями, вследствие замешательства в области коммерческого движения по железнымм дорогам;

4) условия торговли на внутреннем рынке значительно изменяются, так как потребности массы населения, вследствие общего экономического потрясения, сильно сокращаются

и 5) вооруженная сила предъявляет свои колоссальные требования, которые не существуют в мирное время.

Совокупность всех этих условий может самым гибельным образом отразиться на состоянии промышленности и торговли вообще во всех государствах, а в особенности в тех, где эти отрасли народного хозяйства находятся в более развитой и интенсивной форме.

При доведенной в настоящее время до возможного предела специализации фабрично-заводской деятельности, в особенности, при том значении, которое теперь приобрели о с н о в н ы е производства, т.-е. такие, которые, несмотря на их незначительность по размерам и по стоимости, имеют решительное влияние на развитие более крупных производств, — все отрасли промышленности находятся в такой тесной зависимости одна от другой, что прекращение или замедление в ходе работ одного вида промышленности влечет за собою остановку в производстве многих других видов.

Неизбежным следствием обрыва внешних сношений должен явиться п р о м ы ш л е н н ы й к р и з и с. Этот кризис обнаружится с первых же дней войны и охватит почти всю промышленную деятельность стран с фабрично-заводским экономическим строем. Последствия его могут быть весьма велики. Они не могут не отразиться на всей экономической жизни населения, так как сокращение фабрично-заводской деятельности, естественно, вызывает смятение и замешательства в области торговых и кредитных операций, а результатом этого обычно является разорение для капиталистов и фабрикантов, потеря заработной платы для рабочих, а для всей массы населения — значительное увеличение рыночной стоимости на все продукты существования, при быстром и резком колебании цен на них. Влияние промышленного кризиса на сложный механизм современнного капиталистического государства может быть настолько велико, что в связи с другими нарушениями правильного течения народно-хо-

зяйственной деятельности, оно может вызвать даже экономический кризис. Последний потрясает уже все основы народного хозяйства и тем глубже, чем больше та часть населения, которая занимается промышленной и коммерческой деятельностью, и чем более развита в стране промышленная жизнь со всеми ее проявлениями.

Все указанные невзгоды, как показывают нам недавно пережитые Европою события, разразились над странами, принявшими участие в великой войне, и даже над многими нейтральными. Но последствия этих ударов оказались различными, в зависимости от тех мер, которые были приняты для обеспечения возможности продолжать внешний товарообмен во время войны, в видах смягчения внутренних кризисов.

Меры обеспечения во время войны сношений с внешним миром.

Боевой флот. — Меры, принятые Англией для обеспечения связи с внешним миром. — Меры, принятые Соединенными Штатами Америки. — Подводная война. — Политические меры, обеспечивающие сношения с внешним миром. — Помощь, оказываемая стратегией экономике.

Из изложенного в предыдущих главах видно, какое огромное значение имеет для государства сохранение возможности поддерживать во время войны внешние сношения. Вследствие этого каждое государство принимает меры к обеспечению их, и первою из этих мер является создание морской вооруженной силы.

Боевой флот. Основною задачею морской вооруженной силы, т.-е. боевого флота, является обеспечить морские сообщения своей страны и прервать морские сообщения противника. Если эта задача флотом выполнена, то на помощь стране приходят техники и промышленность всего мира; в обратном случае, т.-е. государство, отрезанное от морских сообщений, оказывается предоставленным только собственным, непрерывно убывающим силам и средствам.

Великое значение могучего боевого флота всегда сознавалось, потому что потери, наносимые торговле и промышленности в области морских сношений, и в прежние войны были весьма значительными. Так, медленное, но непрерывное давление на все жизненные экономические интересы Европы, производившиеся Англией в течение войн 1793 — 1813 г.г., сделало ее постепенно поставщиком и посредником для всех цивилизованных и нецивилиованныхз стран. Известно также решительное влияние, оказанное боевым флотом на течение и исход Северо-Американской войны за нераздельность союза (1861 — 1865 г.г.), когда флот Соединенных Штатов блокировал восставшие Штаты и, отрезав их от внешнего мира, обрек их на удушение. Во время войны 1870 — 1871 г.г., несмотря на слабость и неуверенность действий французского флота, почти вся германская торговля на Немецком море прекратилась, и ежедневные

убытки, которые вследствие этого несла Германия, оцениваются по официальным данным в 5 миллионов франков.

Меры, принятые Англией для обеспечения связи с внешним миром.

Перспективы такой борьбы были отлично учтены Великобританией при ее подготовке к борьбе с Германией именно для обеспечения своих морских сообщений.

Уже в первые месяцы великой войны Великобритания почувствовала присутствие германских крейсеров в океанах и приняла решительные меры к их уничтожению.

Тем не менее, частные торговые рейсы между Англией и ее колониями почти прекратились: метрополия стала перед угрозой оказаться отрезанной от своих колоний, лишиться подвоза сырья и потерять экономические связи со всем миром. Стремясь влить энергию в деятельность коммерческого флота, правительство решило взять на счет государства риск от потери тоннажа, и первой радикальной мерой в этом направлении было учреждение государственного страхового общества, обеспечивавшего судовладельцам и товароотправителям 80% стоимости судна и его груза. Огосударствление частных транспортно-страховых обществ, без вмешательства в деятельность частных пароходных обществ, — таков был первый шаг Англии в деле урегулирования и обеспечения ее связи с колониями и фронтом, находившимся на французской территории, т.-е. за морем.

Экономическая депрессия Англии первых месяцев войны кончилась, а мобилизация промышленности вызвала большую нужду в сырье. Необходимо было усилить сношения Англии с ее доминионами и они усилились. Обеспеченная государством гарантия на $^4/_5$ морского риска вызвала усиленное судостроение. Морской фрахт за 1915 год увеличился в три раза; стоимость одной тонны в четыре раза. Частно-капиталистическая стихия была захвачена горячкой морской спекуляции.

Но вскоре английскому правительству, под давлением общественного мнения страны, пришлось отказаться от политики искусственного поощрения в морском транспорте частно-предпринимательской инициативы, путем обеспечения исключительной прибыли. Возрастание стоимости тоннажа и фрахта вызвало вздорожание продуктов первой необходимости и колониальных товаров.

Поэтому в апреле 1915 года правительство Великобритании реквизировало все частные компании по заготовке, импорту и оптовой торговле продуктами первой необходимости, ввозимыми из колоний; это было второй мерой правительства в сфере регулирования работы морского транспорта.

Третья мера заключалась в распространении государственного контроля на морской транспорт. В конце 1915 года был создан специальный комитет, которому было предоставлено право реквизировать суда на нужды государства и армии. Суда, вместимостью свыше 500 тонн, должны были на каждый маршрут получать специальные разрешения правительственного комитета. Следствием этой меры было падение в 1916 году морского тарифа вдвое против тарифа 1915 года.

С объявлением Германией беспощадной подводной войны наступили тяжелые дни для внешних сношений Великобритании. Тогда, в сентябре 1917 года, правительство установило полный государственный контроль в области морского транспорта.

Функции контрольного комитета были расширены. Его регламентации, наряду с сырьем, подвергся импорт и экспорт всех продуктов английской промышленности. Эта мера, в свою очередь, определялась соответствующими директивами совета национальной обороны. Была установлена определенная средняя прибыль, излишек которой отчислялся в пользу правительства. Контроль распространялся на весь торговый тоннаж, равно как и на торговое судостроение. Вне государственного контроля осталось только 4—5 тысяч судов каботажного плавания.

Одновременно с этим, английское правительство приняло меры к обеспечению достаточного судостроения, сильно упавшего в первые годы войны [1]).

Меры, принятые Соединенными Штатами Америки.

Соединенные Штаты Америки тоже обратились к установлению военного контроля над морским транспортом, но причины этого контроля были скорее экономические, чем военные.

Государственный контроль Соединенных Штатов был установлен еще до вступления их в войну и вызывался требованиями хлопковых магнатов южных штатов, западных фермеров и индустриальных королей востока обеспечить им дешевый фрахт для перевозки американских продуктов в воюющие страны Европы.

Во-первых, была проведена мера, аналогичная английской, а именно, учреждено государственное бюро морского

---

[1]) В 1913 году ежегодное судостроительство достигало 2.000.000 тонн. В 1916 году только 600 000 тонн. В целях увеличения торгового тоннажа был создан контрольный комитет торгового судостроительства; квалифилицированные рабочие по судостроению были возвращены из армии; за постройку торговых судов взялись также и военные верфи; наконец, были сделаны заказы на торговый тоннаж в Соединенных Штатах Америки, в Канаде и в Скандинавских странах. Все эти меры привели к тому, что судостроительство в 1917 г. не отставало от 1913 г.

страхования. Затем, при морском министерстве был создан чрезвычайный морской комитет, главной задачей которого являлось: 1) обеспечение сельскому хозяйству и промышленности Соединенных Штатов возможности работать на внешний рынок, 2) снабжение союзников продовольствием и вооружением, 3) установление нормальной прибыли для пароходных обществ, 4) постройка и покупка нового тоннажа. Для последней цели правительство в сентябре 1916 года, т.-е. еще до объявления Германией беспощадной подводной войны, отпустило чрезвычайному морскому комитету 50 миллионов долларов [1]).

Подводная война. В половине 1916 года, когда уже выяснилась неудача германской попытки атакою против Вердена склонить Францию к заключению мира, в Германии появилась мысль открыть беспощадную подводную войну против морских сообщений государств Антанты и, прервав сношения последних со всем внешним миром, заставить их подчиниться воле Германии.

Первоначально эта мысль вызвала сильные возражения, указывавшие, что подобная мера заставит Данию, Голландию и Соединенные Штаты Америки стать в ряды врагов Германии.

Через несколько месяцев вопрос о подводной войне снова был поставлен на обсуждение и снова получил отрицательное решение. Наконец, на рубеже 1916 — 1917 г. он был выдвинут в третий раз и только теперь был решен утвердительно, при чем сроком начала «беспощадной подводной войны» было назначено 1-е февраля 1917 года.

Рассматривая меры для обеспечения своих морских сообщений во время войны и для обрыва сообщений врага, на подводной войне нам необходимо остановиться несколько подробнее.

Окончательные результаты великой войны 1914 — 1918 годов как будто выносят вполне определенный приговор этой политике Германии: эта могучая военная держава и ее союзники были задушены четырехлетней блокадой на море, осуществленной могущественным линейным флотом Антанты. В то же время гигантские усилия, проявленные Германией по созданию большого подводного флота, а также высокая доблесть и искусство экипажей германских подводных лодок не справились с грандиозной задачей — отрезать Великобританию от внешнего мира. Мало того, они не смогли помешать переброске в 1918 г. через весь Атлан-

---

[1]) С. Мирный. Мобилизация промышленности в Англии и С. А. Соединенных Штатах в войну 1914—1918 г.г.

тический океан двухмиллионной американской армии и громадного количества вооружения и боевого снабжения. Это, в конце концов, и явилось решающим фактором поражения Германии, приведшим ее к сознанию бессмысленности дальнейшего продолжения войны.

Однако, такой приговор подводной войне нельзя признать стоящим вне сомнений. Указанные факты, как окончательные результаты войны, конечно, бесспорны. Но необходимо не забыть, что конечный неуспех «беспощадной подводной войны», объявленной германским командованием своим врагам в феврале 1917 года, во многом зависел не от германских подводных лодок, а от иных причин, к числу коих прежде всего надо отнести причины политического порядка.

Германское правительство долго колебалось и меняло свои решения прежде, чем окончательно остановилось на попытке сломить своего главного противника — Великобританию—посредством беспощадной подводной войны против ее морских сообщений. Эти колебания правительства отражались на постройке подводных лодок, которая, как увидим ниже, велась недостаточно систематично, без определенного плана, а в некоторые периоды и недостаточно энергично. Это же обстоятельство, в свою очередь, приводило к тому, что «беспощадная подводная война», осуществлявшаяся недостаточным числом подводных лодок, далеко не давала тех результатов, которые можно было бы получить при большем количестве и лучше приспособленных подводных лодках.

Несмотря на эти коренные недостатки в самой организации германцами подводной войны, она дала ошеломляющие результаты. Достаточно сказать, что сами англичане в литературе, посвященной мировой войне, признают, что операции германских подводных лодок поставили гордую владычицу морей в 1917 году в такое близкое к гибели положение, в котором Англия ни разу не находилась за последние 200 лет. Потребовалось громадное напряжение почти неограниченных технических рессурсов Англии и Соединенных Штатов Америки, чтобы создать всю ту колоссальную систему надводной борьбы с германскими подводными лодками, которая только в 1918 г. дала, наконец, решительный результат, устранив, нависшую над Англией угрозу.

Следующие цифры характеризуют достижения подводной войны Германии против морских сообщений ее врагов.

Потери Великобритании и других государств в коммерческом флоте от германских подводных лодок (в тысячах тонн водоизмещения).

	1917 год			1918 год		
	Потери Англии	Потери прочих государств	Общие потери	Потери Англии	Потери прочих государств	Общие потери
1-я четверть года . .	912	708	1.620	698	446	1.144
2-я » » . .	1.362	875	2.237	631	331	962
3-я » »	953	541	1.494	512	403	915
4-я » »	783	490	1.273	—	—	—

Из этой таблицы видно, что уже во второй половине 1917 года, размер потерь в тоннаже от германских подводных лодок стал падать. Это объясняется результатом усилий, проявленных державами Антанты по созданию богатых средств борьбы с германской подводной опасностью. Но в течение всего 1917 года опасность еще не была ликвидирована.

Главнейшею мерою борьбы за обеспечение сообщений явилось усиленное судостроение.

За 1917 и 1918 г.г. Англией и другими государствами в период беспощадной подводной войны было построено судов коммерческого флота (в тысячах тонн водоизмещения):

	1917 г.			1918 г.		
	Построено Англией	Построено прочими государствами	Общая постройка	Построено Англией	Построено прочими государствами	Общая постройка
1-я четверть года	246	341	587	320	550	870
2-я » »	249	436	685	443	800	1.243
3-я » »	248	427	675	411	982	1.394
4-я » »	419	571	990	—	—	—

Сопоставляя эти две таблицы, мы видим, что только со 2-й четверти 1918 года, когда число тонн водоизмещения вновь построенных коммерческих судов превысило число судов, утопленных германскими подводными лодками, можно было считать нависшую над Англией и ее союзниками грозную опасность ликвидированной.

Таковы были результаты государственного вмешательства Великобритании и Соединенных Штатов в область морского транспорта. Умело организованный государственный контроль доказал, что при напряжении всех сил страны единый централизованный аппарат организации производства и эксплоатации тоннажа обеспечивает успех.

Однако, эти результаты были достигнуты Антантой не только усиленной постройкой тоннажа, но и решительными мерами борьбы против германских подводных лодок.

Количество последних, участвовавших в «беспощадной» подводной войне, было далеко не так велико, как это считали враги Германии во время войны. Общее число подводных лодок в Германии не превышало 137. Если же из этой цифры вычесть:

а) лодки, занятые дозорной и разведывательной службой при линейном флоте,

б) лодки, действовавшие в Балтийском и Черном морях и в Дарданеллах,

в) малые и спешно построенные из подручного материала лодки, неспособные к дальнему плаванию, и

г) большой процент лодок, постоянно находившихся в ремонте, — то становятся правдоподобными утверждения германских морских писателей, что в самые интенсивные месяцы подводной войны непосредственными операциями против морских сообщений Антанты было занято одновременно не более 50 подводных лодок. Но и это незначительное количество работало на громаднейшем театре, который охватывал и прибрежные воды Британских островов, и Атлантический океан, и Ледовитый океан (Мурманское побережье), и Средиземное море.

И если такое неольшое число подводных лодок, не взирая на противодействие им мощного Британского линейного флота и большого воздушного флота, едва не задушило Великобританию, то мы имеем право утверждать, что подводные лодки являются действительным орудием морской войны, создающим грозную опасность для морских сношений врага с внешним миром.

Что же касается обеспечения своих морских сношений с внешним миром, то этой задачи подводный флот выполнить не может и прежде всего потому, что он слеп под водой.

Обеспечить наши морские сношения способен только могучий линейный флот.

Однако, далеко не все страны, ведущие морскую обширную торговлю, обладают могучим линейным флотом, способным обеспечить их морские сообщения. В последнем случае решение вопроса может быть указано в той или иной политической комбинации, в виде союза с морской державой, который может создать и для слабой в военно-морском отношении страны более или менее выгодные условия, т.-е. в мерах политического характера.

Политические меры, обеспечивающие сношения с внешним миром.

Если во время великой войны 1914 — 1918 годов Франция оказалась способной довести борьбу до победного конца и не была задушена германскими линейным и подводным флотами, то этим она обязана исключительно союзу с Великобританией, боевой флот которой сумел запереть германский флот в его гаванях. Франция продержалась до конца, благодаря тому, что до конца имела в своем пользовании морские пути, а пользование этими путями было обеспечено ей не столько своим, сколько британским боевым флотом [1]).

Союз России с Англией и Японией обеспечил первой возможность морских сношений по Ледовитому, Атлантическому и Тихому океанам, несмотря на огромное превосходство германских военно-морских сил над нашими. Эта свобода плавания по морям могла бы неизмеримо больше усилить нашу экономическую мощь, если бы мы дали надлежащее развитие нашим железнодорожному и морскому транспортам.

Союз России с Великобританией, кроме того, дал нам возможность пользоваться, в известной мере, даже морскими сообщениями со Швецией по Ботническому заливу, ибо главные силы германского боевого флота были отвлечены Англией в Немецкое море.

Союз Великобритании, Франции и Италии, владеющих самыми мощными флотами Европы, позволил подвергнуть союз центральных держав действительной блокаде с моря и этим задушить экономическую жизнь последних.

С другой стороны, союз Германии и Австро-Венгрии с Турцией закрыл нам выходы из Черного моря, этим ли-

---

[1]) Заключая в 1912 году секретную военную конвенцию с Великобританией, она не могла рассчитывать на существенную помощь со стороны последней сухопутными войсками, ибо Франция отлично знала, что громовые удары будут нанесены ей германцами в самый первый период войны, когда Англия еще не будет в состоянии ни создать сильной армии, ни перебросить ее на континент. Весь смысл конвенции заключался в сохранении за собою господства на море, т. е. в обеспечении себе морских сообщений с внешним миром.

шил нас кратчайшей и удобнейшей связи с нашими союзниками и предоставил в то же время Германии возможность пользоваться сырьем Малой Азии.

Но, помимо влияния на свободу морских сообщений, та или иная политическая комбинация способна оказать самое мощное влияние на экономику враждующих сторон.

Франция, видя своего главного врага в лице Германии и сознавая всю трудность единоборства с ней, еще в 1892 г. заключила с Россией военную конвенцию, закрепленную позже франко-русским союзом, который помимо того, что дал ей огромные стратегические выгоды, блокировал Германию с востока и лишил ее богатого русского сырья.

Выступление Италии на стороне Антанты позволило подвергнуть Германию полной сухопутной блокаде.

Выступление Соединенных Штатов Америки оказало членам Антанты еще экономическую помощь неоценимой важности, в смысле рынка и неограниченного кредита.

Выступление Японии дало нам возможность воспользоваться ее фабриками и заводами для некоторого усиления нашего военного снабжения.

Нейтралитет Скандинавских стран (Швеции, Норвегии и Дании) сохранил Германии, хотя и слабую, но все-таки некоторую связь с внешним миром и при лучшей организации мог бы оказать ей еще более ценные услуги.

Обрисованные отношения между союзниками существовали при условии владения морем. Для государств же, вовлеченных в войну при условии потери своих морских сообщений, встает вопрос о приобретении союзников, территории которых были бы смежными, ибо смежность территорий позволит им взаимно пополнять за счет друг друга недостающее в том или ином государстве. Предусмотреть такую возможность — тоже дело политики.

Смежность территории. Однако, признавая все выгоды, даваемые коалициями, и, в особенности, при условии смежности территорий, нельзя забывать, что каждое государство, входящее в состав коалиции, на первое место всегда ставит свои собственные интересы, в первую очередь стремится удовлетворить свои потребности и при том в возможно полной мере, а на требования союзника реагирует весьма неохотно и если удовлетворяет их, то только от избытка. Великая война 1914 — 1918 г.г. дала нам в этом отношении самые яркие примеры среди союзников обоих враждебных лагерей.

В связи с громадным напряжением всех сил столкнувшихся государств, интересы каждого из них начали приобретать чрезвычайное значение. Самый способ ведения войны получил отражение на всех основных отправлениях государственной и народной жизни. Этим объясняется двоякий про-

цесс, обнаружившийся за время войны в отношениях союзников. С одной стороны, коалиционный характер самой войны и трудность согласования усилий различных армий ставили все ярче и резче перед союзными правительствами и штабами их армий вопрос о необходимости объединения усилий и средств против общего врага. С другой стороны, углубление и рост требовавшихся от каждого усилий и жертв противопоставляли этому желанию эгоистические стремления отдельных государств.

Основной факт, бросающийся в глаза при изучении взаимоотношений держав Согласия, — особое положение России в коалиции союзных государств. Причина такой нашей обособленности лежала, прежде всего, конечно, в отсутствии смежности территории.

Разобщенность, географическая и стратегическая, неизбежно создавала разобщенность экономическую и политическую. Гораздо более сильные, чем мы, в производстве и в промышленности, западные страны вскоре достигли возможности создать громадные запасы всякого вида вооружения и снабжения и изменили у себя весь характер войны. Наконец, и в политическом отношении в самой Антанте создался как бы более тесный союз держав, воюющих на французском фронте и объединенных, в отличие от России, особыми условиями своих совместных приготовлений и операций. Правительства и штабы армий Франции и Великобритании, а также руководящие в этих странах общественные круги были склонны принимать интересы своего фронта или даже фронта каждой из этих стран в отдельности — за интересы всего союзного дела. Этим нередко наносился ущерб последнему и, в частности, интересам России, весьма добросовестно стремившейся не отделять своих нужд и потребностей от целей всех союзников.

Помощь, оказываемая стратегией экономике.

Но, если политика не всегда может притти на помощь экономике созданием условий, обеспечивающих стране возможность вести войну на истощение, или не приходит на помощь, находясь под влиянием какого-либо неблагоприятного фактора, то помочь экономике обязана стратегия. Мы говорим «обязана», потому что связь между стратегией и экономикой настолько полна и тесна, что при истощении экономики самые блестящие стратегические операции могут оказаться бесплодными.

Людендорф в своем труде «Мои воспоминания о войне 1914 — 1918 г.г.» говорит, что первые три года война была возможной для Германии только потому, что Германия была богата углем, имела достаточно железа, а в отношении продуктов питания, считая и ввоз из оккупированных областей и из нейтральных стран (Скандинавские и Голландия), она

была обеспечена только в такой мере, что, несмотря на неприятельскую блокаду, могла существовать, хотя с величайшими лишениями.

Если бы неприятель лишил германцев подвоза продуктов питания из оккупированных областей, то «мы бы умерли с голоду и наше военное хозяйство оказалось бы подорванным в своем основании» [1]).

Чтобы достичь преимуществ смежной территории, Германии пришлось провести целую кампанию в Сербии и, втянув в свою коалицию Болгарию, войти в непосредственное соприкосновение с Турцией.

Значение угля, железа и продуктов питания для ведения войны было всем известно еще до ее начала. Но что железо и уголь приобретут действительно решающее значение, это обнаружилось самым ярким образом всему миру лишь в продолжение великой войны.

Возможность захвата противником угольных копей в Верхней Силезии сознавалась в Германии еще до войны. Миллиардные кредиты, потребованные правительством для мероприятий по обороне этой области, были отклонены. На западе железные и угольные рудники Лотарингии и Саарского угольного бассейна находились непосредственно у французской границы. Нижне-Рейнская и Вестфальская промышленные области были совершенно не обеспечены со стороны Бельгии. Залежи бурого угля в Средней Германии имели второстепенное значение.

При таких условиях германская стратегия пришла на помощь экономике страны и своим вторжением в Бельгию, Францию и юго-восточную часть русской Польши не только обеспечила все эти области от покушений со стороны противника, но и захватила в пользу своей экономики всю богатейшую Бельгию, Северо-Восточную Францию и наш Домбровский угольный район.

Весь германский план войны против Франции и России, заключавшийся в бурном и глубоком вторжении во Францию через Бельгию, имел в своей основе не только стратегические, но и экономические соображения, стремившиеся: во-первых, к о г р а ж д е н и ю своей экономической мощи удалением зоны борьбы от границ своей территории, во-вторых, к о с л а б л е н и ю экономической мощи врага путем захвата богатейших промышленных районов и, в третьих, к усилению своей экономической мощи путем эксплоатации промышленной Бельгии и вышеуказанных районов Франции.

Глубокое вторжение германцев на русскую территорию в 1915 и в 1918 годах имело те же руководящие экономиче-

---

[1]) Л ю д е н д о р ф. «Мои воспоминания о войне 1914—1918 г.г.»

ские соображения и сильно помогло Германии в отношении продовольствия и сырья.

Наступление австро-германских армий против Сербии в 1915 г. имело опять-таки экономическую подкладку, заключавшуюся в стремлении открыть свободные коммуникации с Малой Азией, путем окончательного разгрома Сербии и вовлечения Болгарии в союз центральных держав. Эта кампания увенчалась полным успехом и дала австро-германскому союзу богатое турецкое сырье.

С другой стороны, вся морская блокада, развернувшаяся в Немецком и Адриатическом морях и против Дарданелл, имела у союзников целью помочь своей экономике обеспечением морских сообщений и удушить экономику врагов.

Деятельность нашей Черноморской эскадры почти прекратила подвоз каменного угля из Зунгулдака в Константинополь, чем поставила в тяжелые экономические условия столицу Оттоманской империи.

Таким образом, стратегия работает рука об руку с экономикой, стремясь обеспечить экономическую мощь своей страны и подорвать таковую врага, потому что исход современной войны зависит, главным образом, от экономических причин.

Все изложенное приводит нас к заключению, что:

Выводы. 1) Одним из основных условий ограждения своей экономической мощи во время войны является обеспечение сношений с внешним миром; эта цель достигается различными путями, в ряду которых важнейшее значение приобретают: создание мощного боевого линейного флота, способного сохранить за нами господство на море, и целесообразные политические комбинации, могущие не только оградить, но и усилить экономическую мощь страны.

2) Стратегические комбинации должны стремиться облегчить экономические переживания своей страны и по возможности подорвать экономическую жизнь врага. Одним из мощных средств для достижения последней цели является подводный флот, способный, при надлежащих организации и употреблении, оборвать внешние сношения врага и этим ускорить наступление у него экономического кризиса.

3) Современные достижения в области авиации позволяют видеть в последней могучее средство для обеспечения своих внешних сношений и для обрыва таковых сношений врага.

4) Подводный и воздушный флоты являются сравнительно дешевыми орудиями, доступными экономически слабым странам, вследствие чего останавливают на себе особое внимание.

Экономическая мощь страны, как источник удовлетворения требований войны.

Средства страны, имеющие значение для войны.—Национальный военный фонд.—Требования войны.—Органы, регулирующие удовлетворение требований войны.—Изучение экономической мощи врага.—Изучение своей экономической мощи.—Общий план снабжения.—Необходимость вмешательства государства в область производственных отношений.—Реквизиция.—Удаление населения из войсковых районов.—Беженцы.—Выводы.

Средства страны, имеющие значение для войны. Во время войны главные средства страны в людях и материалах остаются те же, что и в мирное время, но изменяется их направление и перемещается центр интереса. Если в мирное время интерес заключается в количестве предметов производства и в количестве труда, которое страна может регулярно производить при условии, что ее население пользуется нормальным отдыхом, то в военное время весь интерес сосредоточивается на количестве продуктов и труда, которое можно выжать из населения для немедленного употребления в процессе войны.

Национальный военный фонд. Принимая во внимание, что каждая страна имеет известную нормальную производительность, соответствующую ее потребностям, общее количество средств для удовлетворения требований войны или национальный (военный) фонд может быть получен из четырех источников.

Таковыми источниками являются: 1) увеличение производства, 2) сокращение личных расходов, 3) уменьшение вкладов в новые предприятия и 4) расходование существующего капитала [1]).

Увеличение производства отчасти может быть достигнуто за счет уменьшения отдыха у людей с ослабленной энергией. Достаточно сказать, что в каждой стране существует известное количество мужчин и женщин, привыкших или совершенно не работать, или производить лишь минимальное количество труда, «жить на личные средства» или «на заработок других людей».

---

[1]) А. К. Пигу.—Политическая экономия войны.

Этих людей можно привлечь во время войны в ряды действительных работников: в армию, в промышленность и пр. Наряду с ними идет категория людей пожилого возраста, которые в мирное время оставили бы работу, но во время войны или продолжают работу, или даже возвращаются к уже оставленному труду.

Равным образом, к труду можно привлечь подростков, в возрасте, несколько моложе обыкновенного. Наконец, увеличение труда может быть достигнуто увеличением времени производства труда и повышением его интенсивности. Однако, необходимо заметить, что работа, доведенная до слишком высокой степени напряжения или производимая в течение слишком большого числа часов, дает в результате не повышение, а понижение производительности. Тем не менее, не подлежит сомнению, что есть много людей, могущих работать больше, чем они привыкли в обыкновенное время, и больше производить в единицу времени, и продолжать это повышенное производство в течение долгого времени.

Все эти добавки к обычному труду, по большей части, появляются сами под влиянием жестокой экономической необходимости, вызываемой всеобщим вздорожанием жизни во время войны, но на нем может быть построено принуждение к труду, ярким выражением которого являются чрезмерные налоги, побуждающие к усиленной деятельности, ради получения большего заработка. Для достижения последней цели много людей, совершенно не охваченных никаким подъемом, тем не менее будут стремиться к более продолжительному труду или к переходу к работе от праздной и спокойной жизни. Таким путем достигается увеличение предложения труда, независимо от получаемой заработной платы.

Война вызывает также увеличение спроса на труд, в связи с предложением более высокой заработной платы за единицу данного количества труда. Возрастание спроса на труд имеет последствием увеличение производства и привлечение к промышленности такой категории людей, которая обычно оставалась свободною от труда, благодаря безработице. Во время войны спрос на рабочие руки так велик и об этом так широко оповещается, что каждый безработный может легко найти себе работу. Потеря в рабочей силе, которую обычно имеет страна, вследствие недостаточно быстрого предоставления работы, почти целиком отпадала во время великой войны.

Вторым источником пополнения средств страны на ведение войны является сокращение населением личного потребления.

Ясно, что сокращение населением страны расходов на удовлетворение личных потребностей создает возможность привлечь эти средства на покрытие расходов, связанных с военными потребностями страны.

Существуют предметы, в которых правительство весьма нуждается для удовлетворения потребностей вооруженной силы, как, напр., порох, керосин, мясо и др. Личные сбережения на покупке этих предметов приносят стране большую пользу. Затем, есть предметы, выделываемые из материалов, необходимых для военных потребностей, и экономия в которых освобождает эти материалы, напр., кожи, шерсть, сталь, и др. Потом, есть вещи, изготовляемые теми же категориями машин, которые требуются для изготовления предметов военного снабжения. Наконец, есть предметы, приобретение которых связано с использованием тоннажа коммерческого флота или грузоподъемности железнодорожных поездов, крайне необходимых для военных целей.

В видах побуждения населения к деланию выгодных для целей войны сбережений, возможны три меры со стороны правительства: пропаганда, обложение пошлинами предметов, частное потребление которых особенно желательно сократить, и непосредственное ограничение частных покупок. О пропаганде мы здесь говорить не будем, потому что характер этого способа и деятельное его применение не требуют пояснений. Способ непосредственного ограничения будет нами рассмотрен ниже, при исследовании вопроса об установлении личных рационов. Что же касается способа обложения пошлинами, то плодотворность его результатов зависит отчасти от количества обычных покупок данного лица и от эластичности его спроса. Если спрос двух людей одинаково эластичен, то сокращение их расходов на покупки будут пропорциональны обычному количеству их покупок.

Третьим источником для получения средств, необходимых на нужды войны, является уменьшение вкладов в новые предприятия, за исключением вкладов на военные цели.

Нельзя забывать, что во время войны всякий расход на предприятие, быть может, и весьма полезное с общей точки зрения, является отвлечением денежных средств от прямого употребления на производство орудий войны или от содействия достижению целей войны.

Наконец, четвертым источником образования средств для удовлетворения потребностей войны является использование существующего капитала. Самым простым применением этой меры будет употребление частных капиталов на военные цели. Частные капиталы в пределах своей страны обычно находятся в виде предметов

торговли, сосредоточенных в складах, магазинах и лавках на пути от производителя к потребителю. Всеми этими запасами, в крайнем случае, можно воспользоваться.

Но можно утилизировать не только движимый капитал, а и капитал недвижимый. Напр., во время великой войны, вместо производства нового железнодорожного материала для надобностей Франции, снимались и привозились морем во Францию в весьма значительных количествах железнодорожные рельсы с некоторых английских и канадских железных дорог. Но большинство видов недвижимого капитала не может быть использовано таким прямым путем, как, напр., дома, фабрики, большая часть железнодорожных сооружений, земли, машины и проч.

Однако, существует другой путь для использования капитала. Вместо того, чтобы брать известные части капитала и употреблять их на военные цели, мы можем обратить на эти цели те средства, которые обычно расходовались на поддержание этого капитала в должном порядке. Для этого можно применить весьма простую меру: отказаться от нормального ремонта сооружений, предоставить им приходить в негодность, пользоваться старыми и изношенными машинами, воздержаться от удобрения земель и проч. Конечно, эти меры являются крайними, но военная необходимость может вынудить обратиться и к ним.

Те виды капитала, которые по своей натуре не могут быть обращены непосредственно на нужды войны, в капиталистических странах могут быть утилизированы для той же цели косвенным путем. Они могут быть проданы иностранцам или уступлены им в обмен на предметы, годные для прямого употребления для военных целей. Но далеко не все предметы можно вывести за границу. Иностранец же, покупающий такие ценности, подвергается риску, что его права после войны будут признаны недействительными, если государство, с подданными которого он вошел в сделку, потерпит катастрофическое поражение. Вследствие этого далеко не всякий предмет может найти себе иностранного покупателя.

Существует еще один вид капитала, которым могут владеть воюющие стороны и который может быть использован значительно легче. Это иностранная валюта. Как известно, во время великой войны доллары, находившиеся в руках англичан, дали им возможность произвести огромные заготовления в Америке не только для себя, но и для своих союзников.

Наконец, если сообщения с внешним миром свободны, то страна имеет возможность превратить свой капитал в средства для войны путем внешнего займа. Во время великой

войны страны Согласия заключили внешних займов гораздо больше, чем это сначала казалось возможным [1]).

Таким образом, средства, имеющие значение для войны могут быть получены страною из различных источников путем напряжения всей экономической деятельности страны. Все они должны составить один фонд, употребляемый государством для достижения целей войны. В последних целях они идут прямым или косвенным путем на удовлетворение чудовищных потребностей вооруженной силы при условии удовлетворения, хотя бы в самой необходимой степени, насущных потребностей населения страны, с которым в тесной связи находится вооруженная сила. Экономическую связь последней с государством германский военный писатель фон дер-Гольц выражает так: «Современная армия, подобно ненасытному чудовищу, нуждается в постоянном питании и, как Антей, сохраняет свою силу только до тех пор, пока она в состоянии черпать ее от матери земли, т.-е. от отечества» [2]).

Требования войны. Общую совокупность всех требований, предъявляемых войною к государству, можно подразделить на следующие категории:

1) требования на труд,
2) требование на продовольствие,
3) требования на все прочие виды снабжения,
4) требования, предъявляемые к транспорту,
5) требования, предъявляемые к финансовой мощи страны.

Рассмотрение средств, необходимых для удовлетворения каждого из этих требований в отдельности, мы будем вести с целью выяснить, на сколько размер и способ удовлетворения каждого из них может отражаться на экономическом состоянии народной жизни воюющих государств [3]).

---

[1]) Положения, выдвигаемые автором в части, касающейся национального фонда, взятые из труда английского экономиста А. Пигу «Политическая экономия войны», на которые автор ссылается в начале главы, не могут быть разделены редакцией, как положения типично буржуазного ученого, мыслящего будущую войну исключительно в обстановке капиталистического государства. Предпосылки образования «военного» фонда в государстве социалистическом совершенно иные, в силу чего практических выводов из выдвинутых автором положений русскому читателю сделать нельзя. Однако, в целях сохранения единства содержания, редакцией эта глава оставлена целиком, как весьма характерная для мышления буржуазного ученого, довольствующегося полумерами и умышленно не доводящего своих выводов до конца.

Редакция.

[2]) Фон-дер-Гольц: «Вооруженный народ».

[3]) Исследования требований войны, пред'являемых к финансовой мощи страны, и мер обеспечения этой мощи во время войны мы касаться не будем по причинам, об'ясненным в предисловии к настоящему труду.

Изучение всех требований войны, всего отражения их на экономической жизни страны и изыскание наиболее соответствующих способов удовлетворения их составляет чрезвычайно важную задачу правительства. Задача осложняется еще тем, что война затрагивает не в равной степени все отрасли государственной и общественной жизни и предъявляет к ним различные требования. Но эти требования так властно и так глубоко потрясают экономическую жизнь, что удовлетворение их и смягчение вызываемых ими потрясений может быть только результатом дружных, совместных усилий важнейших руководящих органов страны.

Органы, регулирующие удовлетворение требований войны.

Это положение раньше, чем где-либо, было осознано в Великобритании, где еще в 1902 году был образован Комитет обороны империи, в составе: председателя — премьер-министра и членов и их технических помощников по выбору председателя. Обычный состав комитета слагался из: статс-секретаря иностранных дел, военного министра, главы казначейства, первого лорда адмиралтейства, начальника имперского генерального штаба и начальников разведывательных отделов военного и морского министерств. Заседания его не были регулярны и носили случайный характер, а потому комитет своего назначения не выполнял.

Великая война 1914—1918 г.г. властно предъявила три основных требования: 1) право государства распоряжаться всеми материальными рессурсами и рабочей силой нации; 2) наличие аппарата, могущего собрать и мобилизовать материальные рессурсы и рабочую силу и передать их в распоряжение государства и 3) существование института для правильной организации всего национального хозяйства в целях достижения победы над врагом.

Первое условие было достигнуто в Англии введением закона, предоставлявшего государству всю рабочую силу непризванного в армию населения, и временным ограничением института частной собственности на средства и орудия производства. Последняя мера нашла особое применение в области добывающей промышленности, тяжелой индустрии и транспорта. Второе условие нашло свое выражение в огосударствлении профессиональных союзов, в создании комиссий и комитетов по учету сырья и технических рессурсов национального богатства. Наконец, самое важное, третье условие заключалось в преобразовании комитета обороны империи в Совет национальной обороны [1]). в который комитет обороны империи вошел целиком; вошли

[1]) С. Мирный. — Мобилизация промышленности в Англии и С.-А. Соединенных Штатах в войну 1914 — 1918 г.г.

в него также и представители доминионов. Права и полномочия его были расширены, а на обязанности, помимо вопросов о согласовании действий всех оборонительных сил империи и вопросов внешней и морской политики, было возложено еще регулирование и направление всей военно-экономической деятельности страны.

Примеру Великобритании последовала Франция, где был образован Высший совет национальной обороны, который ведает всеми вопросами обороны республики, требующими совместной согласованной работы нескольких министерств, и, в частности, рассматривает вопросы общей организации страны в военное время, организации всякого рода производства, общего снабжения страны и армии, а также организации и эксплоатации всех видов транспорта. Состав совета: председатель — президент республики; члены-министры: иностранных дел, внутренних дел, финансов, военный, морской, пенсий и общественных работ. Вице-президенты Высшего военного и Высшего морского совета входят в него с правом совещательного голоса. Высший совет национальной обороны собирается не реже двух раз в год, обычно в апреле и в октябре.

При Высшем совете национальной обороны состоит Комиссия изучения, работающая под руководством президента республики и являющаяся рабочим аппаратом совета по подготовке всех вопросов, подлежащих его решению.

Эта комиссия, собственно, и является душою подготовки страны к войне в экономическом отношении. В состав ее входят: представитель президиума Совета национальной обороны, представитель министерства иностранных дел директор общественной безопасности, представитель министерства финансов, начальник генерального штаба, начальник морского генерального штаба, представитель министерства общественных работ, представитель министерства торговли, представитель министерства земледелия, представитель министерства труда, генеральный президент совещательно-колониального комитета, представитель государственного подсекретариата морской торговли, представитель секретариата воздухоплавания, первый помощник начальника генерального штаба (докладчик в комиссии по военным делам) и первый помощник начальника морского генерального штаба (докладчик по морским делам).

Соединенные Штаты Америки, вступившие позже в великую войну, уже имели перед собою организационный опыт Англии и Франции, благодаря чему их государственное хозяйство смогло гораздо легче приспособиться к требованиям войны. В Соединенных Штатах для высшего руководства военно-экономической деятельностью страны был

учрежден Совет национальной обороны с функциями, аналогичными рассмотренным выше органам.

В России, уже в период гражданской войны (в 1919 г.), был образован Совет труда и обороны, права и обязанности которого весьма схожи с рассмотренными нами подобными же учреждениями других государств.

Таким образом, организационные формы высшего военно-экономического органа были найдены не сразу. Был проделан зигзагообразный путь образования разных военно-хозяйственных комиссий при различных министерствах, вносивших только хаос, путаницу и дезорганизацию в эту новую и сложную область; но такой путь был неизбежен, так как приходилось согласовать работы в различных отраслях народного хозяйства, несвязанных между собою единым регулятором. Везде путь к централизованному государственному контролю лежал через вмешательство государства в область добывающей промышленности, тяжелой индустрии, железнодорожного и морского транспорта, труда, капитала, продовольствия и топлива — к объединению этих различных отраслей в едином центральном аппарате, диктующем свою волю по всей хозяйственной перефирии. Особый интерес представляет комиссия изучения, состоящая при Высшем Совете национальной обороны во Франции.

Изучение экономической мощи врага. Современная война требует самого тщательного изучения военной и общей экономической мощи и противника, т.-е. а) выявления сильных и слабых сторон экономики врага, б) определения таких ее отраслей, которые обеспечивают живучесть его организма или могут явиться источником особой угрозы для нас, или обратно, представляются слабыми, наиболее уязвимыми его местами, в) выяснения возможных и вероятных достижений врага, при наличии известных, благоприятных для этого данных. Последняя задача весьма трудна, но отказаться от нее нельзя, потому что только при ее разрешении возможна обоснованная подготовка к войне. В противном случае мы рискуем полным крушением всех наших расчетов и соображений и, в лучшем случае, столкновением с самыми неожиданными затруднениями.

Военно-экономическая мощь вероятного противника и находящиеся в тесной связи с ней отрасли общей экономической мощи сравнительно легко поддаются изучению и учету. Но что касается отраслей общей экономики, которые в мирное время работают исключительно на нужды населения или экспорта, а в случае войны, при соответствующей организации, перейдут к работе на оборону в прямом смысле или к выработке необходимых обороне сырья и полуфабрикатов, то здесь задача неимоверно осложняется и уже требует

особых исследований в области возможных для противника достижений. Пример работы Германии во время великой войны нам ясно показывает, на какие достижения способен народ, обладающий нужными знаниями и горячим стремлением к борьбе и победе. А ведь Германия в большинстве отраслей своей экономики работала во время войны путем импровизации, а не по заранее выработанному и подготовленному плану.

Изучение возможных для военной и общей экономики противника достижений необходимо вести в тесной связи с влиянием существующих или вероятных политических и стратегических комбинаций, ибо экономическая слабость изучаемого противника в том или ином отношении может, при некоторых комбинациях, оказаться не только восполненною, но даже из отрасли слабой превратиться в сильную.

Повторяем, без надлежащей организации изучения вероятного противника в экономическом отношении мы не можем быть застрахованными от самых тяжелых неожиданностей.

Но если изучение экономической мощи вероятного противника представляется возможным, то о значении отличного знания своей экономики и говорить не приходится.

Изучение своей экономической мощи. Изучение собственной общей и военной экономической мощи представляет меньше затруднений, но поражает своей грандиозностью. Мы обязаны знать, какими богатствами мы располагаем, где они находятся, имеем ли мы возможность быть независимыми от внешнего рынка, как использовать имеющиеся в наших руках средства и что надо сделать, чтобы быть экономически независимыми. Чем больше грозит стране в случае войны изолированность от внешнего мира, тем более серьезное значение приобретают все вышеуказанные вопросы.

Особое затруднение в разрешении вопросов снабжения вооруженной силы и населения страны во время большой войны заключается в определении предстоящей потребности. Продовольственная потребность армии и населения, являясь потребностью текущею и имеющею свой минимум, может быть исчислена сравнительно легко. Потребность вооруженной силы и населения в прочих видах снабжения, не касаясь специально боевого снабжения армии, крайне трудно поддается заблаговременному определению, так как зависит от продолжительности войны, от условий времени года, климатических данных и пр., которые вперед предвидеть невозможно. Что же касается боевого снабжения армии, то эта потребность может быть определена лишь на основании опыта последних войн, с внесением в эти выводы поправок за современные технические усовершенство-

вания и за современные идеи, господствующие в стратегии и тактике. Наконец, потребность в развитии и соответственном обеспечении всех видов транспорта зависит от решения вышеуказанных вопросов.

Общий план снабжения.

Общий план снабжения неизбежно обнимет следующий ряд вопросов:

1) какое количество продуктов питания понадобится нам для удовлетворения потребностей вооруженной силы и населения страны во время войны,

2) какое количество предметов прочих видов снабжения потребуется для армии и населения,

3) какое количество топлива и сырья необходимо иметь для выделки всего, указанного в п. 2,

4) каким фабрично-заводским производственным аппаратом мы должны располагать для превращения сырья в полуфабрикаты и фабрикаты, необходимые для вышеуказанной цели,

5) каким количеством продовольствия, топлива, сырья и фабрично-заводского оборудования мы располагаем сейчас и будем ли в состоянии располагать ими с объявлением войны,

6) откуда получить недостающее продовольствие, топливо, сырье и фабрично-заводское оборудование,

7) что возможно добыть, развить и вновь создать у нас в стране в этом смысле,

8) если это возможно, то где, когда и каким порядком приступить к добыче, развитию или созданию вновь необходимых продуктов и предметов,

9) откуда и куда перевозить продовольствие, добытое топливо и сырье, полуфабрикаты и фабрикаты и соответствует ли всем этим требованиям транспорт,

10) какие меры должны быть приняты для полного обеспечения в том, что транспорт справится со всеми возлагаемыми на него во время войны задачами,

11) какие меры необходимо принять для обеспечения страны в финансовом отношении.

Необходимость вмешательства государства в область производственных отношений.

Все эти вопросы, конечно, приведут к одному — к вмешательству государства в область производственных отношений, к государственному регулированию капитала и, вообще, к превращению государства в одну организованную производственную систему. Только при этом условии все моральные и материальные рессурсы страны могут быть брошены на борьбу с врагом. И в капиталистических странах, несмотря на внутренюю невязку организационных принципов планового хозяйства с противоречиями капиталистического общества, без государственного капи-

тализма, без контроля государства и без регулирования экономики в деле организации победы обойтись нельзя. Этому нас учит опыт великой войны 1914 — 1918 г.г.

Государства, принявшие участие в войне 1914 —1918 г.г. с самого ее начала, не учли в должной мере тех факторов, с которыми им пришлось столкнуться в процессе войны. Таковыми факторами явились: требования войны к народному хозяйству, далеко превосходящие требования мирного времени, огромное сокращение рабочей силы, вследствие отвлечения наиболее сильных и здоровых элементов в армию, расстройство внешнего товарообмена, необычайное напряжение всех сил и средств страны во всех проявлениях.

Но тот же опыт войны 1914 — 1918 г.г. учит нас и другому. Проводя государственный капитализм, властное регулирование экономики страны, накладывая руку на все проявления народно-хозяйственной жизни, необходимо прежде всего отрешиться от старого взгляда, что страна д о л ж н а дать вооруженной силе все, что последней нужно. Страна даст только то, что м о ж е т дать, а за отдачею этого наступит уже истощение со всеми его катастрофическими последствиями. Но, если хотят, чтобы страна дала вооруженной силе все, что нужно последней в течение длительной войны, то для этого необходимо принимать соответствующие меры экономического характера и прилагать все усилия к развитию благосостояния страны. Последнее представляется, конечно, аксиомою, но не указывать на него нельзя, так как в России во время великой войны 1914 — 1918 г.г. отношение и правительства, и армии к интересам населения можно назвать только возмутительным. Во внутреннем районе царили требования и только требования, без всякой заботы об интересах народа, а в войсковых районах театра военных действий — реквизиции самого хищнического характера и зачастую или поголовное, или частичное удаление населения.

Р е к в и з и ц и я является весьма удобным способом эксплоатации населения, но она страдает огромными недостатками. Во-первых, она всегда имеет п р и н у д и т е л ь н ы й характер; во-вторых, она обычно распространяется на определенный район, а не на всю страну, а потому рассматривается населением, как н е с п р а в е д л и в о с т ь; в третьих, органы, производящие реквизицию, редко действуют по тщательно обдуманному плану; в большинстве случаев их работа носит характер импровизации со всеми присущими последней недостатками; в четвертых, платная реквизиция, которая, в сущности, только и допустима, при малейшем ослаблении надзора или при ненадежности органов, производящих ее, легко превращается в бесплатную, а если инициатива реквизиции исходит от низших органов, то

и в замаскированный вооруженный грабеж; в пятых, реквизиция и в особенности войсковая, очень часто производится в большем размере, чем в действительности требуется, и излишне взятое или бросается, или портится, т.-е. теряется и для казны, и для войск, и для производителя. Все это видит и чувствует население, вследствие чего в нем поднимается недовольство войсками, а затем и озлобление. Рассчитывать же на упругость населения при недовольстве или озлоблении против власти и при враждебности к войскам не приходится. Даже обладающий высоким политическим воспитанием народ не выдержит при подобных условиях войны на истощение и в его толще поднимется брожение, которое очень быстро перекатится в армию, действующую на фронте.

Несмотря на изложенное, без реквизиций обойтись едва ли возможно. Реквизиция является часто единственною мерою, способною в минуту необходимости обеспечить войска самым для них нужным и вывести их из кризиса. Поэтому, не отказываясь совершенно от реквизиций (конечно, платных), необходимо:

а) смотреть на них, как на неизбежное зло, и прибегать к ним лишь в случаях крайней необходимости,

б) право налагать реквизицию оставить лишь за высшими начальниками,

в) производить реквизицию не иначе, как через местные власти,

г) установить строгий порядок взимания, расплаты, приема, перевозки, хранения и распределения реквизуемого.

Только строгим выполнением изложенных условий мы можем несколько ослабить тяжелое впечатление, производимое реквизициями на население.

Однако, реквизиции являлись детской забавой сравнительно с бедствиями, выпадавшими на население при распоряжениях о поголовном или частичном удалении его из пределов войсковых районов. Начнем с последняго.

Удаление населения из войсковых районов.

В начале 1916 г. командир одного из корпусов, занимавшего позиции на р. Стоходе в районе Столина, отдал распоряжение о выселении жителей из полосы г л у б и н о ю в т р и в е р с т ы от линии окопов. Нецелесообразность распоряжения была очевидна. Во-первых, почему приказано было выселить в с е н а с е л е н и е, т.-е. без различия пола, возраста и состояния здоровья. Во-вторых, почему человек, живущий в расстоянии трех верст, считался более опасным, а живущий в четырех и пяти верстах — неопасным, несмотря на то, что никаких ограничений для сношений в среде населения войсковых районов установлено не было?

Об этом распоряжении не было донесено командованию фронтом; последнее узнало о нем случайно. Немедленно было отдано приказание об отмене указанного распоряжения, но возвратить многих из удаленных уже не удалось за неизвестностью их адреса. Подобные изложенному факты, к сожалению, являлись не единичными.

Но все бедствия, которые обрушивались на голову населения при частичных выселениях, не могут сравниться с теми, которые пришлось переживать, так называемым, «беженцам».

Беженцы. Прежде всего надо заметить, что самое название «беженец» является совершенно неверным в применении к тем людям, на которых его распространяли у нас во время великой войны. Беженец это — человек, добровольно покинувший свой очаг по тем или иным причинам. Таких беженцев у нас во время великой войны было немного. Те же массы, которых называли беженцами, были просто принудительно выселяемыми людьми, обреченными на самое беспросветное скитальчество [1]).

---

[1]) Наши беженцы появились следующим образом. При отходе наших армий по Галиции в апреле, мае и июне 1915 года, после прорыва германцев под Горлицей, из ставки верховного главнокомандующего последовало распоряжение об образовании опустошенной зоны между нашими отходящими войсками и неприятелем. Во исполнение этого распоряжения по армиям Юго-Западного фронта, после переправы наших войск через р. Сан, было отдано приказание об уничтожении селений и посевов при отходе наших войск. Аналогичное распоряжение ставки было получено и командованием Северо-Западного фронта с добавлением об уводе с войсками мужчин возраста военно-обязанных (от 20 до 43 лет).

Однако, это распоряжение ставки тотчас же было опротестовано командованием Северо-Западного фронта. Доводы последнего возымели действие и из ставки было разрешено не приводить распоряжение в исполнение. В соответствии с этим немедленно были даны указания во все армии фронта.

Приблизительно в это же время армиям Юго-Западного фронта, отходившим по Галиции под напором врага, было приказано продолжать отход в район южнее Полесья, 3 армии передавалась в Северо-Западный фронт с тем, чтобы она отходила через Люблинскую и Холмскую губернии на фронт Брест-Литовск-Влодава и далее, в район севернее Полесья. Распоряжения об отмене выселения, отданные по Северо-Западному фронту, не успели дойти до самых низов 3 армии, до исполнителей, уничтожавших деревни и уводивших население, — до казачьих полков, прикрывавших отход.

И вот из Холмской и Люблинской губерний хлынули в направлении на Брест-Литовск и Влодаву волны беженцев, исчислявшиеся десятками и сотнями тысяч человек, с нагруженным на телеги скарбом, с женщинами и детьми, со стариками и старухами. Все это бросилось сначала на ближайшие железнодорожные станции, но т. к. в посадке им было отказано, вследствие усиленных перевозок войск и грузов, то пришлось продолжать путь пешком и на телегах по организованным наскоро фронтом «беженским путям» и, главным образом, по Московско-Брестскому шоссе, до первой возможности завладеть железнодорожными поездными составами. Все это шло, проклиная войну и власть и отмечая свой путь тысячами могил.

Беженское движение прошло через всю Европейскую Россию, в корне подорвало веру народа в победу и еще более ухудшило и без того тяжелые экономические условия, в которых протекала жизнь русского народа и особенно городов. Указанное ухудшение явилось следствием того, что беженцы в течение двух месяцев занимали около 115.000 товарных вагонов, т.-е. изъяли из обращения 24% всего вагонного парка наших весьма бедных подвижным составом железных дорог.

Выводы. Таким образом, забота об удовлетворении требований войны заставляет нас признать необходимость:

1) тщательного изучения экономической мощи своей, союзников и вероятных противников,

2) разработки еще в мирное время общего плана снабжения армии и населения страны во время войны,

3) подготовки государственного вмешательства во время войны в область производственных отношений,

4) заботливого развития в массах сознания государственных интересов,

5) всяческих мер, направленных к укреплению духа народа и к облегчению ему перенесения тягостей войны и

6) тщательного избегания всех таких мер, которые могли бы ослабить во время войны в народе стремление к борьбе и победе.

Меры по использованию трудоспособности населения страны.

Численность вооруженной силы. — Подготовка рабочих частей. — Сохранение трудового элемента внутри страны. — Усиление рабочей силы за счет оккупированных областей. — Запрещение продажи спиртных напитков. — Выводы.

Современная война возлагает на страну обязанность собрать и использовать все силы населения до последнего человека. Будут ли эти массы брошены на фронт или пойдут на работы в тылу, понадобятся ли они для военной промышленности или для какой-либо другой работы в стране,— является безразличным. Имея в виду, что человек может работать только на одном месте, необходимо использовать его силы наиболее целесообразно. Оставляя лиц, состоящих на гражданской государственной службе в стороне, распределение всей остальной массы между армией, флотом и тылом необходимо провести самым добросовестным образом и учитывая те условия, при которых данное лицо может принести наибольшую пользу.

При этом необходимо позаботиться о том, чтобы в нашем распоряжении было совершенно достаточное для продолжительной войны количество:

а) боевого элемента — для борьбы на фронте,

б) трудового элемента — для производства работ и создания сооружений на театре военных действий, необходимых для действующих армий,

в) трудового элемента внутри страны — для всех работ и служб, связанных со снабжением вооруженной силы,

г) трудового элемента — для обеспечения жизни и деятельности гражданского населения страны.

Численность вооруженной силы. Первая из этих задач находится в тесной связи с условиями комплектования армии и с ее организацией.

Стремление к увеличению численности вооруженной силы с целью обеспечить себе успех в борьбе с противником количественным превосходством, замечавшееся во все

времена, в настоящее время сделалось руководящей идеей устройства вооруженных сил.

Современная организация вооруженной силы позволяет государствам выставить во время войны армии громадной численности. Численность армий, мобилизованных враждебными коалициями во время великой войны 1914 — 1918 г.г., была колоссальна [1]).

После великой войны европейские державы, убежденные действительностью в неизбежности ведения современной войны слабо обученными массами, сделали соответствующие выводы и изменили свои взгляды на милиционную систему устройства вооруженной силы. В настоящее время повсюду мы видим стремление к сокращению сроков службы под знаменами, к увеличению сроков пребывания военнообязанным, к применению допризывной подготовки и к развитию вневойскового обучения [2]).

---

[1]) Так, принимавшие участие в войне страны поставили во время войны под ружье (призвали на военную службу):

а) Страны Согласия (Антанта):		
Россия	около	18 000.000 чел.
Франция	»	9.000.000 »
Великобритания	»	8.600.000 »
Италия	»	5.000.000 »
Соед. Штаты Америки	»	2.000.000 »
Сербия	»	750.000 »
Румыния	»	600.000 »
Бельгия	»	500.000 »
Греция	»	200.000 »
Черногория	»	50 000 »
Португалия	»	40.000 »
		44.740.000 чел.
б) Страны союза центральных держав:		
Германия	около	11.000.000 чел.
Австро-Венгрия	»	9.000.000 »
Турция	»	1.600 000 »
Болгария	»	600.000 »
		22.200.000 чел.

[2]) Нижеследующая таблица показывает, как сократились сроки службы под знаменами после великой войны.

	Сроки службы под знаменами в 1914 г.	в 1924 г.
Россия	3 года	2 года
Франция	3 »	1½ »
Италия	3 »	1½ »
Япония	3 »	2 »
Румыния	3 »	2 »
Польша	2—3 »	2 »
Эстония	3 »	1½ »
Латвия	3 »	1½ »
Литва	3 »	2 »
Финляндия	—	1 »

Приведенные данные указывают на всеобщее стремление к более быстрой отработке запаса обученных людей.

Одновременно с этим мы видим, что милиционная система устройства вооруженной силы приобретает все большее распространение и в настоящее время уже существует в России [1]), Великобритании [2]), Соединенных Штатах Америки [3]), Швеции, Швейцарии, Нидерландах, Канаде, Южной Африке, Австралии и Новой Зеландии.

Только европейские государства бывшего союза центральных держав (во время великой войны), т.-е. Германия, Австрия, Венгрия и Болгария, условиями мирных договоров в Версале, Сен-Жермене, Трианоне и Нейи, ограничены в правах развивать свои вооруженные силы небольшою численностью (Германия — 100.000 чел., Австрия — 30.000 ч., Венгрия — 35.000 ч. и Болгария — 20.000 ч.), обязательной вербовочной системой комплектования и 12-летним сроком службы под знаменами. Такие суровые условия, естественно, заставляют искать выхода из создавшегося положения или заранее отказаться от всякой самостоятельной политики и отдаться на волю победителя. Германия не может и не желает отказаться от своих великих задач. Поэтому она делает сказочные усилия восстановить свою истощенную экономическую жизнь и старается найти пути к созданию своей обороноспособности на новых началах.

Переходя теперь к рассмотрению вопроса о продолжительности пребывания военнообязанным, мы видим, что эти сроки в настоящее время в некоторых странах продлены, по сравнению с 1914 г. [4]).

Таким образом, видно: 1) что повсеместно, путем сокращения срока службы под знаменами, ускорена отработка

---

[1]) Для территориальных частей.

[2]) Для территориальной армии.

[3]) Для национальной гвардии и организованных резервов.

[4]) Государства. Число лет пребывания военнообязанным.

Государства.	В 1914 г.	В 1924 г.
Россия	22 года	19 лет
Франция	28 лет	28 »
Италия	19 лет	19 »
Япония	23 года	23 года
Румыния	25 лет	29 лет
Польша	22—23—28 л.[1])	31 год
Финляндия	—	35 лет
Эстония	22 года	33 года
Латвия	22 года	33 года
Литва	22 года	25 лет
Чехо-Словакия	23 года	30—43 года [2])

[1]) В русских областях — 22 года, в австро-венгерских — 23 года и в германских 28 лет.

[2]) В мирное время — 30 лет, а в военное — 43 года.

Приведенная таблица показывает, что некоторые государства, комплектующие свои армии на началах всеобщей воинской повинности, по соображениям обороны, продлили срок пребывания военнообязанным.

запаса обученных людей, 2) что число контингентов, состоящих военнообязанными, увеличено и 3) что одновременно и почти повсеместно введены допризывная подготовка и вневойсковое обучение, не применявшееся до великой войны. На основании этого мы имеем право притти к заключению, что в настоящее время тенденция к развитию вооруженных сил не только не ослабела, но возрасла, и в будущей войне мы можем увидеть выставленными в поле еще большие массы, чем те, которые боролись во время великой войны. Весьма вероятно, что эти массы, как и во время последней войны, будут подняты не одновременно, а втянуты постепенно и послужат материалом для формирования новых армий, для питания войны боевым элементом.

Вследствие этого должна образоваться еще более тесная связь между армиею и народом, еще большая общность жизни и деятельности вооруженной силы и населения. Отсюда же сделуют выводы:

1) постепенное втягивание в войну огромных масс даст возможность возобновлять вооруженную силу и тем затягивать войну на более долгое время и

2) большая общность между армией и населением страны тесно свяжет вооруженную силу со всеми переживаниями народных масс.

Подготовка рабочих частей. Вторая задача в отношении использования трудоспособности населения страны, т.-е. подготовка рабочих рук для производства работ и создания сооружений на театре военных действий является весьма важною для облегчения деятельности действующей армии. Постройка заблаговременно укрепленных позиций, прокладка новых и улучшение существующих шоссейных и грунтовых путей, имеющих огромное значение при широко применяемом ныне механическом транспорте, окончательное восстановление разрушенных неприятелем железнодорожных мостов, развитие станционных путей, постройка новых линий, создание всех сооружений, связанных с устройством тыла современных армий, и другие работы не могут и не должны отвлекать боевой элемент от его прямого назначения. Для этих целей должна быть создана обширная организация прочных и знающих свое дело рабочих частей, на пополнение которой должны пойти категории военнообязанных, менее пригодные для несения боевой службы или не соответствующие по каким-либо другим соображениям для боевого употребления.

Сохранение рабочих рук внутри страны. Третья и четвертая задача в отношении использования трудоспособности населения страны, т.-е. сохранение внутри страны рабочих рук для всех работ и служб, связан-

ных с работою на оборону и на обеспечение населения, получают в настоящее время особо важное значение.

Эта задача обрисовалась в крайне острой форме во всех государствах, принимавших участие в великой войне, лишь в течение войны. Она распадалась, собственно говоря, на две задачи: 1) обеспечение предприятий, работавших на оборону, рабочею силою вообще и 2) обеспечение их квалифицированною рабочею силою.

Острее всего этот вопрос встал во Франции, вследствие недостаточной численности ее населения для выполнения таких напряжений, каких потребовала от нее великая война. Франция увидала необходимость произвести широкую мобилизацию промышленности лишь после первых больших сражений, потребовавших колоссального расхода боевых припасов и выяснивших необходимость развития материальной части артиллерии. Сознание необходимости быстро наверстать недоделы подготовки мирного времени заставило Францию проявить неимоверные усилия, увенчавшиеся полным успехом. Для этой цели ей пришлось вернуть с фронта массу квалифицированных рабочих на заводы, работавшие на оборону. Чернорабочею силою первые годы войны она была обеспечена в достаточном количестве, но уже к 1916 г. повторные призывы в армию значительно сократили этот элемент, что заставило Францию обратиться к России, Италии и Бельгии за помощью чернорабочими.

В Англии, с введением во время войны обязательной военной службы, все годные к последней мужчины возраста военнообязанных, кроме освобожденных по каким-либо важным причинам, были зачислены в армию. Одно время предполагалось распространить эту меру и на лиц не военнообязанных с тем, чтобы зачислить их на заводы, работавшие на оборону, но сильное отвращение рабочей среды ко всему, что могло получить название промышленного набора, заставило правительство воздержаться от этой меры.

Но право правительства принудить мужчин военнообязанного возраста вступить в армию употреблялось им в качестве принудительного средства для привлечения лиц, незанятых в тех отраслях производства, в которых это было выгодно для государства.

В этих видах был составлен перечень «несущественных профессий», в которые военнообязанным мужчинам было воспрещено вступать без разрешения министра снабжений, и, кроме того, перечень «существенных профессий», в которые их прямо заставляли вступать, ради пользы страны.

Уже в декабре 1914 года английскому правительству пришлось столкнуться с фактом недостатка рабочей силы в предприятиях, работавших на оборону. Тогда правитель-

ство создало специальный «производственный комитет», предназначенный для принятия мер по обеспечению полного использования рабочей силы. Первоначально, однако, было решено не прибегать к принудительным мерам и возложить на комитет обязанности арбитражного суда. Последний старался все время держаться примирительной политики, которая вскоре перестала приносить положительные результаты. Рабочие переставали обращаться к помощи и посредничеству своих официальных руководителей, и, если предприниматель увольнял «беспокойных», то и остальные прекращали работу.

Пьянство, являвшееся на 80% причиною прогульного времени, вызвало со стороны правительства репрессивные меры. Однако, этот билль Ллойд-Джорджа встретил сильную оппозицию со стороны рабочих. Правительству пришлось пойти на уступки, и вместо высоких акцизов и массового закрытия винных лавок ограничились воспрещением продажи спирта в лавках, торгующих менее трех лет.

3-го июля 1915 года был издан закон о военном снабжении (Munitions of War Act), который устанавливал для предпринимателей следующие обязательства:

а) никакие изменения в правилах и обычаях профессиональных союзов, допускаемые во время войны, не должны носить такого характера, чтобы могли повредить восстановлению их после войны;

б) о всех изменениях в условиях работ своевременно ставить в известность рабочих, дабы они, со своей стороны, имели возможность обсудить их и затребовать разъяснения;

в) использование неквалифицированных рабочих и женского труда не должно отражаться на нормах заработной платы, и вновь принимаемые рабочие должны получать плату, установленную для соответствующих разрядов работ;

г) все изменения должны заноситься в журнал, предъявляемый по требованию государственным контролерам;

д) после войны при найме рабочих должны быть принимаемы в первую очередь рабочие, бывшие в рядах армии и служившие на заводах, работавших на оборону;

е) никто из предпринимателей не мог принимать рабочего, если тот не имел «увольнительного свидетельства» от прежнего работодателя или от промышленного трибунала (дабы не было «сманивания» рабочих).

Рабочим воспрещалось участие в забастовках и вменялось в обязанность, в случае конфликта, обращаться или к посреднику по выбору обеих сторон, или к посреднику, назначаемому «Советом торговли», или, наконец, к третейскому суду.

Но закон о военном снабжении все-таки не прекратил забастовок, и последние продолжали доставлять большие

тревоги правительству, которому приходилось прибегать даже к репрессивным мерам. В последний же период войны обрисовалась примирительная политика правительства по отношению к рабочим организациям, повышение платы за сверхурочные работы, отмена увольнительных удостоверений, образование «Совещательного комитета профессиональных союзов» и «Объединенного промышленного совета», регулирование цен на пищевые продукты и проч. [1]).

В Германии обязанность службой государству лежала до войны только на мужчинах в возрасте от 17 до 45 лет. Во время великой войны, перед лицом железной необходимости, такое ограничение оказалось неуместным.

В сентябре 1916 года верховное командование обратилось к имперскому канцлеру с требованием введения поголовной мобилизации населения страны. Оно твердо стало на ту точку зрения, что во время войны силы каждого гражданина принадлежат государству, вследствие чего каждый немец в возрасте от 15 до 60 лет является военнообязанным, и что эта повинность, хотя бы и с некоторыми ограничениями, должна быть распространена и на женщин. Исполнение ее могло осуществляться или на фронте с оружием в руках, или в виде трудовой повинности, в самом широком смысле этого слова, в тылу.

Верховное командование считало, что введение трудовой повинности имело огромное моральное значение, обязывая каждого немца к службе государству в тяжкое время войны.

Спустя два месяца, после новых многочисленных и настойчивых напоминаний верховного командования, правительство внесло в рейхстаг проект закона об обязательной вспомогательной службе, который и был принят 2-го декабря 1916 года.

Новый закон слишком далеко отошел от основной мысли о всеобщей служебной повинности, от требования поставить весь народ на службу государству и, тем самым, дать пополнения для армии и рабочие руки для фронта и глубокого тыла. Закон не распространялся на женщин, которых было весьма много, чтобы заместить на работе мужчин и освободить последних для фронта [2]).

Усиление рабочей силы за счет оккупированных областей. Помимо использования своей трудовой силы, воюющие государства обычно стремятся брать последнюю из оккупированных территорий. Привлечение Германией к собственному производству бельгийских рабочих началось уже в первый год войны под тем предлогом, что это отвечало

---

[1]) П. Каратыгин.—Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны.

[2]) Э. Людендорф. Мои воспоминания о войне 1914 — 1918 г.г.

интересам самой Бельгии, где безработица достигла высокой степени. Бельгийцев употребляли на работы в оккупированных областях и массами отправляли в Германию, при чем применение этой меры проводилось жестоким порядком, наложившим пятно на распоряжения германских властей. Польша и другие оккупированные германскою армиею области также доставляли им рабочих в огромном количестве, которое, впрочем, германцы считали недостаточным.

Наконец, военнопленные сыграли огромную роль в народном хозяйстве Германии во время великой войны. Сами немцы сознаются, что, не имея большого числа русских пленных, они не были бы в состоянии поддерживать свое сельское хозяйство. При взятии пленных каждый раз решался вопрос, следует ли их использовать в производстве и на работах в оккупированных областях, или отправить в Германию. В обоих случаях принимались меры к использованию пленных, по возможности, в соответствии с их профессиональными знаниями.

В России использование трудовой силы было проведено без всякого плана и получило форму бессистемного удовлетворения нарождавшихся потребностей.

Первоначально, при мобилизации армии, и вообще в 1914 году было призвано на военную службу до 6½ миллионов человек. К весне 1915 года эта цифра увеличилась до 8½ миллионов, к весне 1916 года — до 15 миллионов, к весне 1917 года — до 18 миллионов человек.

Последняя цифра не исчерпывает всего размера выставленного населением России контингента для военных целей. Сюда надо прибавить еще массу лиц наиболее работоспособного возраста, отвлеченную войною от производительного труда. Население театра военных действий постоянно и бессистемно привлекалось для исполнения повозочной повинности, для исправления существовавших и для постройки новых дорог, для постройки окопов и других сооружений. Наконец, занятие неприятелем территории Царства Польского и губерний Западного края с населением около 21.700.000 человек, еще более понизило категорию лиц, оставшихся в России для производственного труда на оборону или на удовлетворение постоянных нужд населения.

Крупным недостатком нашей мобилизации было отсутствие льгот для квалифицированных рабочих. Только железнодорожники в известной доле были оставлены на своих местах, а все остальные профессии отправились в армию на общих основаниях. Убыль рабочего элемента была возмещена привлечением к труду женщин, стариков и подростков, с одной стороны, и беженцев, военнопленных и китайцев, с другой. Но нельзя забывать,

во-первых, что женщины, старики и подростки были не во всех крестьянских хозяйствах, во-вторых, что труд этих категорий в качественном отношении должен был уступать труду лиц, привлеченных в армию, в-третьих, что беженцев, военнопленных и китайцев всего было привлечено к труду около 3 миллионов человек, и в четвертых, что качество труда военнопленных, как принудительного, и китайцев, как незнакомых с русским языком, конечно, должно было быть значительно ниже.

Запрещение продажи спиртных напитков. Одновременно с понижением качества труда, вследствие отвлечения наиболее работоспособного элемента в армию, произошло и повышение производительности и качества труда оставшихся в стране рабочих сил, вследствие прекращения пьянства. Прекращение казенной продажи питей заметным образом увеличило сумму производительного труда в хозяйстве. В деревне многие крестьяне, отбившиеся из-за пьянства от дела, стали заниматься своим хозяйством и работать. Другие, бывшие плохими работниками, начали усердно трудиться. Все работы исполнялись ими своевременно, в их хозяйствах наблюдалось улучшение сельско-хозяйственного инвентаря, а семьи их стали зажиточнее. Горькие пьяницы и бывшие зажиточные хозяева, разорявшиеся на водку, после прекращения продажи водки, начали исправлять постройки, покупать скот, проданный раньше, свиней и даже лошадей и сбрую.

Столь же положительное влияние оказало запрещение продажи питей и на производительность труда фабрично-заводских рабочих. Прекращение пьянства, прежде всего, повело к полному прекращению похмельных дней, после праздников, и к сильному сокращению прогулов. Понедельничные прогулы совершенно прекратились; празднование крестьянских праздников с 2—3 дней сократилось до одного. Штрафование рабочих за прогулы сократилось в 2—2½ раза. Вместе с тем, рабочие стали физически крепче, здоровее и бодрее. Количество заболеваний среди них сильно упало. Здоровый и трезвый человек работал успешнее, скорее и лучше; труд его становился интенсивнее и в единицу времени производил большее количество материальных ценностей. Одновременно повысилось и качество работы; она стала более тщательной и качество товара улучшилось. Появилось аккуратное и бережное обращение с материалами, орудиями и машинами, вследствие чего уменьшилась их порча и поломка.

Таким образом, если война, отвлекая в ряды армии массы наиболее трудоспособных работников и заменяя их работниками низших категорий, понизила производительность и качество труда, то закон о воспрещении казенной продажи

питей, изданный благодаря той же войне, значительно парализовал это отрицательное влияние войны на условия труда.

Тем не менее, в России беспланно и бессистемно распорядились использованием трудоспособности населения. По сравнению с нашими союзниками и врагами, мы находились в особо благоприятных условиях.

По данным, относящимся к 1900 году, 80% населения русской деревни составляло избыточную рабочую силу, уходившую на обработку арендованных крестьянами земель, на работу у помещиков, на фабрики и заводы, на разные промыслы и, наконец, на рудники.

С объявлением войны привоз каменного угля из Англии прекратился, вследствие закрытия границы, а Домбровский угольный район в первые же дни войны был захвачен германцами. Вся тяжесть снабжения углем легла на Донецкий бассейн. Но военное ведомство не освободило рабочих Донецкого бассейна от призыва в армию по мобилизации, вследствие чего произошло резкое сокращение рабочей силы на рудниках. Наконец, деревня, отправившая своих работников в армию, в свою очередь, начала оттягивать к себе отсутствующий рабочий элемент и в первую голову — с рудников, как с наиболее тяжкой работы.

Донецкий бассейн оказался в критическом положении. Лишь с течением времени военное ведомство сделало распоряжение о зачете работы на рудниках в счет службы в армии, но было уже поздно. Лучшие рабочие уже ушли.

Та же картина повторилась на фабриках и заводах. Квалифицированные рабочие не были освобождены от призыва по мобилизации. Когда же жизнь властно заявила о необходимости этой меры, то было поздно: много квалифицированных рабочих уже погибло на полях сражений, было искалечено и потеряло трудоспособность или оказалось в плену у врага.

В то же время наши запасные батальоны были переполнены праздным элементом, не получавшим должной боевой подготовки, вследствие недостатка вооружения, и только во вред стране сокращавшим численность полезной рабочей силы.

Таким образом, Россия, находившаяся в отношении рабочей силы в исключительно благоприятных условиях, не сумела использовать это огромное свое преимущество, вследствие отсутствия заблаговременной разработки необходимых соображений.

Выводы. Изложенное относительно использования трудоспособности населения страны во время войны приводит нас к признанию целесообразности следующих мер:

1) подготовка в мирное время обширного запаса обученных военному делу людей;

2) разработка соображений о формировании в военное время для работ на театре военных действий особых рабочих частей, имеющих в своих рядах достаточное число специалистов;

3) обеспечение квалифицированной рабочей силой связи, железнодорожного и водного транспорта (речного и морского), добычи важного для военных целей сырья и работы фабрик и заводов на оборону;

4) регулирование распределения рабочей силы по предприятиям страны;

5) регулирование пополнения рабочей силой, борьба с безработицей, привлечение к работе женщин и подростков;

6) регулирование вопроса оплаты труда и

7) повышение продуктивности труда.

Ясно, что этот вопрос должен явиться предметом особого глубокого и детального изучения, так как он связан с целым рядом политических, экономических и социальных моментов.

Меры обеспечения вооруженной силы и населения страны продовольствием.

Потребность современной армии в продовольствии и фураже. — Обеспечение хлебом. — Снабжение хлебом в России во время великой войны. — Экономическое положение крестьян. — Положение крупных землевладельцев. — Положение рабочих и служащих. — Хлебная торговля в России. — Хлебная торговля в Соединенных Штатах Америки. Продукты скотоводства. — Лошади. — Рогатый скот. — Положение продовольственного вопроса во время войны в Германии. — Продовольственный вопрос в Австро-Венгрии, Болгарии и Турции. — Средства оккупированных областей. — Решение продовольственного вопроса в Великобритании. — Регулирование цен. — Рационы. — Подвоз в Англию из Америки. — Продовольственная политика в Соединенных Штатах Америки.

Потребность современной армии в продовольствии и фураже.

«Avec une armée il faut commencer par le ventre» [1]),—высказал маршал Саксонский, и это указание остается в силе до наших дней. Больше того, после великой войны 1914 — 1918 г.г. мы имеем право утверждать, что, готовясь к войне, необходимо думать о продовольствии не только вооруженной силы, но и населения страны.

С объявлением мобилизации требования армии на продовольствие сразу возрастают в колоссальном масштабе. Заготовление неприкосновенных запасов продовольствия и фуража еще в мирное время, являясь мерою безусловно необходимою, может удовлетворить громадные потребности современных массовых армий лишь сравнительно на короткий срок, вследствие чего пополнение и возобновление запасов должно начаться немедленно после начала войны.

Чтобы составить себе представление о размерах потребности современной армии в продовольствии и фураже, достаточно взять нашу суточную дачу солдата и лошади и на основании ее рассчитать суточную потребность армии в 18 миллионов человек и 3½ миллионов лошадей, состоявших на довольствии в русской армии в 1917 году.

---

[1]) «Устраивая армию, надо начинать с желудка».

Суточная дача

На одного человека и одну лошадь (в килограммах)		На 18 миллионов человек и $3^1/_2$ мил. лошадей (в тоннах)
Мука	0,750	13,500
Крупа	0,150	2,700
Мясо	0,200	3,600
Жиры	0,035	630
Соль	0,030	540
Свежие овощи	0,250	4,500
Чай	0,010	18
Сахар	0,035	630
Сено	6,000	21,000
Овес	5,500	19,250
	12.960	66.368

Таким образом, перед нами колоссальный вес в 66.368 тонн, каковой необходимо ежедневно подавать для продовольствия вооруженной силы, находящейся на фронте или внутри страны.

Чтобы иметь понятие о той работе, какую пришлось бы произвести транспорту, если бы ему было предъявлено требование подавать этот груз, достаточно указать, что для этого понадобилось бы ежедневно около 5.530 железнодорожных вагонов [1]) или около 110 железнодорожных поездов в 50 вагонов каждый.

Ясно, что при таком размере потребности, несмотря на меры, принимаемые правительствами всех стран для образования военных продовольственных (неприкосновенных) запасов, наличность их может хватить в самом лучшем случае только на период мобилизации и сосредоточения армий и на первое время операций. Таким образом, для военного ведомства является необходимость тотчас же по объявлении войны начать обширную заготовку [2]) новых запасов продовольствия и фуража для обеспечения дальнейшего существования армий.

Заготовления эти не могут не отразиться весьма решительно на состоянии внутреннего продовольственного рынка в каждой стране, вызвав усиленный спрос на все главнейшие продукты (хлеб, крупа, мясо, овес, сахар и пр.). Вызываемое этим уменьшение общего количества продовольственных продуктов, имеющихся в населении, содействуя поднятию цен на необходимейшие жизненные припасы, не может не оказать значительного влияния на общий экономический строй населения.

[1]) Считая подвоз мяса в битом виде. Но, так как в действующие войска мясо подается обычно в виде живого скота, то указанное количество вагонов должно быть еще увеличено.

[2]) Непосредственно или через какие-либо другие правительственные органы.

Не говоря уже о населении театра военных действий, которое будет нести неисчислимые беды и лишения, но и все население государства должно будет служить всеми средствами для обеспечения существования армии, так как в настоящее время вся территория, все ее рессурсы, в общей их совокупности, являются для армии базою, понимая это слово в широком смысле.

Как и всякая другая, эта база требует правильной организации, надлежащей подготовки еще в мирное время и установления тесной связи с войсками. Поэтому вопрос о подготовке военно-хозяйственного строя страны к ведению большой и продолжительной войны является одним из самых важных. Установление самой тесной связи между органами военного ведомства и органами гражданского управления во всех инстанциях является безусловно необходимым. Если задача первых должна заключаться, главным образом, в организации правильного снабжения всеми необходимыми для существования армии средствами, то задача вторых должна заключаться в содействии первым в приискании и сборе этих средств из свободной наличности их во всей стране и при том способами, наиболее обеспечивающими непрерывность снабжения и наименее отражающимися на общем состоянии народного хозяйства и всего экономического строя страны.

Обеспечение хлебом. Важнейшим продуктом, необходимым для населения страны, является хлеб, под каковым названием в дальнейшем мы будем подразумевать не только зерновые хлеба, но и корнеплоды.

Рассматривая вопрос об обеспечении страны хлебом во время войны, надо обратиться, прежде всего, к душевому остатку, существовавшему в разных странах за последнее время. Для определения душевого остатка данной страны, необходимо взять урожай данного года, прибавить к нему ввоз или сбросить вывоз и затем полученное количество хлеба разделить на число жителей страны. Таким образом, в душевой остаток войдут продукты, как непосредственно потребляемые жителями, так и идущие на корм скоту и на промышленную переработку (винокурение, пивоварение, крахмально-паточное и сахарное производство и друг.).

В начале XX-го века душевой остаток (в год) хлеба составлял:

в Соединен. Штатах Америки	61	пуд.
„ Дании	55	„
„ Франции	33	„
„ Великобритании	28	„
„ Германии	28	„
„ Норвегии	24	„
„ России	20	„

Из этого видно, что Россия, как потребительница хлеба, занимала седьмое место среди других стран, и это ее обычное потребление хлеба было второе меньше потребления Соединенных Штатов Америки.

Теперь, если мы возьмем среднее потребление хлеба в пищу одним жителем в 2 фунта, то получим годовую продовольственную потребность непосредственно в хлебе в 18 пудов.

Сравнивая эту цифру с душевым остатком в различных странах, видно, что душевой остаток России лишь немногим превосходил продовольственную потребность ее населения, тогда как в других странах избыток потребления хлеба был несравненно больше.

Приостановка во время войны правильных внешних сношений, замешательства в области внутренней торговли, затруднения в железнодорожных перевозках, некоторое ухудшение земледелия, общее расстройство экономической деятельности населения, колебания в ценах на продукты — вот те условия, которые, как показывает опыт войны, в большей или меньшей степени отражаются в каждом государстве на деле продовольствования населения. Нельзя также при этом не принять во внимание и того влияния на дело народного продовольствования, которое оказывают громадные закупки продовольственных продуктов, производимые с первых же дней войны для удовлетворения потребностей современных многочисленных армий. Закупки эти значительно уменьшают количество хлеба, обращающегося на внутреннем хлебном рынке. Большое количество продовольствия, которое изъемлется из общего оборота для нужд армии, объясняется не только колоссальными размерами последней, но и необходимостью создания в тылу театра военных действий обширных складов продовольствия на возможно продолжительное время.

Все эти условия неизбежно отражаются уменьшением количества хлеба, остающегося в стране для удовлетворения нужд населения. Последнему неминуемо придется сокращать свое обычное потребление хлеба, т.-е. считаться с экономическим фактором, крайне вредно влияющим на выносливость духа населения во время войны, на его стремление к борьбе и победе.

Особое значение при этом получит вопрос, покрывала ли страна в мирное время свою потребность в хлебе своим хлебом, жила ли она и в какой степени за счет привоза или, наоборот, широко вывозила свой хлеб за границу. В первом случае, стране, несомненно, придется сократить свое потребление. хотя. быть может. не в очень значительных размерах. Во втором случае положение становится крайне опасным, а при возможности замешательства во внешних

сношениях или их обрыва — даже и критическим. В третьем случае в стране остается полностью или в известной части ее вывоз, который, при условии принятия некоторых мер, может совершенно устранить возможность продовольственного кризиса [1]).

Снабжение хлебом в России во время великой войны.

Великая война остановила вывоз хлеба из России заграницу. Казалось бы, что это обстоятельство должно было явиться полной гарантией ее от продовольственного кризиса, но действительность показала обратное: страны покупательницы хлеба, благодаря своей организации и подготовке еще в мирное время, вышли из кризиса более или менее безболезненно, а первая поставщица хлеба на мировой рынок пала под ударами этого кризиса.

Дело в том, что размеры русской хлебной торговли начали возрастать под влиянием парового транспорта, при чем первоначально это возрастание коснулось, главным образом, внешней торговли. Постепенно, однако, в связи с ростом промышленности и городской жизни, наряду с внешним рынком, стал развиваться и внутренний. В отношении последнего Европейская Россия делится на две половины, граница между которыми проходит приблизительно по границе между черноземными и нечерноземными губерниями. К первой, ощущающей недостаток в собственном хлебе, относятся губернии северные, приозерные, западные и центрально-промышленные, а из южных — Астраханская. Большинство этих губерний отличается малоплодородною поч-

---

[1]) Вывоз пяти важнейших хлебов (пшеница, рожь, ячмень, овес и кукуруза) из отдельных стран — поставщиков хлеба на мировой рынок в последние годы перед великой войной был следующий:

	Миллионы пудов.
Из России	633
» Аргентины	301
» Румынии	213
» Соед. Штатов Америки	184
» Германии	102
» Ост-Индии	60
» Канады	58
» Австралии	49
» остальных стран	205
	1.084

Из этих данных мы видим, что Россия среди поставщиков хлеба на мировой рынок занимала первое место, при чем на ее долю приходилось более $^2/_3$ всего мирового вывоза. Однако, сопоставляя эту данную с тем, что по размерам душевого остатка, как было сказано раньше, Россия занимала седьмое место, мы можем притти к заключению, что роль России, как крупного поставщика хлеба на всемирный рынок, покупалась ценой недоедания и вырождения ее собственного населения.

вою, имеет густое население с развитою промышленностью, почему и нуждается в привозном из плодородных губерний хлебе. Ко второй половине, имеющей хлебные избытки и снабжающей ими губернии первой половины, принадлежат все остальные губернии черноземного центра и юга. На внутренний рынок шли, главным образом, рожь и овес преимущественно центральных земледельческих и средне-волжских губерний, тогда как за границу вывозились преимущественно пшеница и ячмень из губерний южных и Северного Кавказа. Главными вывозными портами были Николаев, Ростов на Дону, Новороссийск, Херсон, Одесса и Таганрог. Балтийские порты по вывозу хлеба играли гораздо меньшую роль.

Во время великой войны 1914 — 1918 г.г. все эти порты закрылись и вывоз хлеба за границу прекратился. С другой стороны, переобременение железнодорожного транспорта грузами военного ведомства до крайности затруднило доставку хлеба на рынки центрального, западного и, в особенности, северного районов, при чем наиболее страдали крупные промышленные центры. Эти условия создали резкую границу в обеспечении продовольствием и вообще в благосостоянии между губерниями хлебного и промышленного районов.

Экономическое положение крестьян хлебородных губерний. Условия, в которых протекала реализация урожая 1914 года в хлебородных губерниях, были следующие: население, имея достаточные денежные средства, поступившие от экономии расхода на водку и от различных поставок в армию, не спешило с предложением хлеба на рынок, выжидая хороших цен. Вследствие этого реализация урожая, вопреки всем ожиданиям, была произведена в общем с большой выгодой для производителей, за исключением лишь тех, которые почему-либо вынуждены были расстаться со своими запасами в самом начале войны.

Этой выдержке хлеба способствовал и отлив рабочих рук в армию, вследствие чего урожай был убран несколько позже обыкновенного, молотьба хлеба заняла гораздо больше времени, чем в прежние годы, а вывоз на базары был также более затруднен из-за сокращения числа лошадей и непривычности женщин к этому делу.

Уже осенью 1914 года ощущался недостаточный подвоз хлеба на рынки: в октябре, ноябре и начале декабря причину этого явления видели в осенней распутице, но когда установился санный путь, стало очевидным, что значительно сократилось предложение крестьянских хлебов. Это обстоятельство заставило, начиная с декабря 1914 года, хлебные цены итти в гору. Для крестьян оказалось чрезвычайно выгодным задерживать

продажу хлеба, так как всякое задерживание продажи означало для крестьян значительный рост их дохода, в виду растущих цен на хлеба, а всякий обмен на деньги, которые не нужно было немедленно расходовать, означал, напротив, падение дохода, в виду падения ценности денег. При наличии даже простого желания скопить или сохранить себе известную сумму ценностей на черный день, на случай возможных невзгод и неурожаев, были все основания сохранять ее в форме хлеба с растущей ценностью, а не в форме денег с их падающей ценностью.

Таким образом, в общем экономическое положение крестьян хлебородных губерний под влиянием войны не только не пострадало, но значительно улучшилось.

Экономическое положение крестьян промышленных губерний.

В ином состоянии оказалось экономическое положение крестьян промышленных губерний. Во-первых, населению этих губерний не хватает своего хлеба и его приходится покупать, а, во-вторых, в этих губерниях крестьяне уходят на работы на фабрики или в город на промыслы, вследствие чего их пропитание оплачивалось по ценам, стоявшим на продукты на фабриках и в городах. Отсюда ясно, что главный фактор крестьянского благополучия — рост цен на произведения деревни для крестьян промышленных губерний имел двоякое значение: для деревенского хозяйства, продававшего свои продукты, кроме хлеба,—положительное, аналогичное со значением для хлебородных губерний, а для пропитания ушедшего на заработки члена семьи — отрицательное, ибо ему приходилось оплачивать из своего кармана всю дороговизну фабричной или городской жизни. Повышение заработной платы на фабриках и промыслах, конечно, имело безусловно положительное значение, но во всяком случае не могло возместить потерь от роста цен на продукты.

Таким образом, выгоды, получившиеся крестьянами промышленных губерний от роста цен на произведения деревни и от повышения заработной платы, почти целиком поглощались теми расходами, которые должны были нести на свое содержание лица, ушедшие на заработки. Поэтому можно считать, что материальное благополучие крестьян промышленных губерний, явилось результатом борьбы двух влияний — повышательного и понижательного. В общем, уровень их жизни мало изменился, хотя некоторое улучшение в условиях их быта, несомненно, наблюдалось [1]).

---

[1]) Так, напр., по сведениям из Костромской губернии, относящимся к 1914 году и к январю 1915 года, в хозяйствах, разорившихся пьянством,

Положение крупных землевладельцев. Экономическое положение третьей группы сельского населения — крупных землевладельцев находилось под влиянием следующих факторов: роста цен на продукты сельского хозяйства, как фактора положительного, и сокращения посевной площади, вследствие недостатка рабочих рук и роста заработной платы, как факторов отрицательных. Однако, рост цен на продукты деревни сильно превзошел убытки от затруднений в ведении хозяйства и, в общем, значительно улучшил экономическое положение крупных землевладельцев.

Положение рабочих и служащих. Совсем иначе отразился рост цен на экономическом положении тех классов населения, в доходном бюджете которых единственной и главной статьей является личный заработок. Таковы фабрично-заводские рабочие и лица, состоящие на государственной, общественной и частной службе.

В первые два года войны жизнь в крупных фабрично-заводских центрах поднялась в среднем на 50 — 55%. Заработная плата в течение того же периода увеличилась только на 20% и экономию от прекращения пьянства можно принять около 7%. Остальное рабочим приходилось покрывать сверхурочными работами, т.-е. усиленным трудом или надо было сокращать удовлетворение своих потребностей первой необходимости.

Таким образом, экономическое положение фабрично-заводских рабочих крупных центров, за немногими исключениями, было очень тяжелым даже в первые два года войны, — а дальше было еще хуже. Но если плохо было положение самих рабочих, то еще тяжелее было положение семей тех из них, которые ушли в армию. Получавшиеся ими пособия были совершенно недостаточны для жизни в городах. Эти пособия, как известно, носили продовольственный характер; и если для деревни такая организация пособий являлась вполне удовлетворительной, то в городе семья призванного на войну рабочего нуждалась не только в продовольствии, но и в найме квартиры, покупке топлива, одежды. Наконец, чем больше семья, тем дешевле обходится содержание каждого ее члена.

наблюдалась поправка и вместе с тем указывалось, что больше не увидишь женщин в лаптях и оборванных детей, идущих в школу. При этом надо еще заметить, что в 1914 году Костромскую губернию поразил сильный неурожай и что сведения относятся к тому периоду, когда рост цен на продукты деревни еще не успел особенно сказаться. Из сведений по Московской губернии, относящихся к весне 1915 года, тоже видно, что крестьянские хозяйства, несмотря на дороговизну и неурожай 1914 года, не пошатнулись; одежда же и питание улучшились; особенно же усилилось потребление сахара и сластей.

Большинство крестьянских семей было крупными; большинство из семей рабочих, живущих в городах, состояло только из одного — двух человек, и для них пособия не хватало даже для пропитания. Отсюда понятно, что забастовки на почве голода стали обыденным явлением на наших фабриках и заводах.

Равным образом значительно ухудшилось во время войны экономическое положение служащих в государственных, общественных и частных учреждениях. И здесь дороговизна жизни не могла компенсироваться некоторым повышением содержания, совершенно недостаточным для покрытия переплат, вызванных огромным ростом цен на продовольствие и фабричные изделия.

Рост цен на хлеб гнал вверх цены на остальные виды продовольствия, а рост цен на продовольствие поднимал цены и на фабричные изделия, помимо других факторов, влиявших на последние.

Таким образом, главной причиной общей дороговизны явился рост цен на хлеб. И когда к дороговизне в крупных центрах прибавился перебой в подаче хлеба, то в Петрограде раздались массовые крики «хлеба, хлеба», явившиеся началом февральской революции 1917 г., т.-е. началом конца войны. Экономика России не выдержала испытания по удовлетворению населения страны даже тем продуктом, по вывозу которого на всемирный рынок она занимала первое место.

Где же причина этого, на первый взгляд, непонятного явления?

Причина коренилась, в том, что Россия не сумела подать своего же хлеба из плодородных губерний в промышленные. Случилось это под влиянием слабости железнодорожного транспорта и отсутствия рациональной организации хлебной торговли, крайне затруднившего все хлебные заготовки.

Хлебная торговля в России. Задачи хлебной торговли гораздо сложнее, чем какой-либо другой, вследствие того, что производство хлебов находится в руках огромного числа разбросанных по всей стране предприятий, весьма разнообразных по своему характеру и по уровню техники. Она обязана собрать огромное количество мелких партий разносортного хлеба, подвергнуть их сортировке и очистке и образовать из них более крупные партии однообразного хлеба, хранить его в течение более или менее продолжительного времени и передвинуть его за тысячи верст, строго согласуя при этом свое предложение с требованиями потребителей относительно количества и качества товара, сроков поставки и т. п.

Для осуществления всех этих задач к услугам хлебной торговли должны быть пути сообщения (сухопутные и водные), хорошо оборудованные порты, места для хранения, сортировки и очистки хлеба (так называемые, элеваторы), хлебные биржи, на которых совершались бы сделки с хлебом, хлебные инспекции для определения сорта хлеба и доступный, дешевый кредит.

Главным недостатком нашей хлебной торговли, с точки зрения использования ее во время войны, являлось ее распыление по множеству железнодорожных станций и пристаней и нахождение в руках мелких торговцев, бедных собственными капиталами и работавших, главным образом, на занятые у банков средства. Правительство, начиная еще с 1880-х годов, принимало ряд мер по урегулированию и улучшению условий нашей хлебной торговли, но и после этих улучшений она продолжала оставаться в неудовлетворительном состоянии. Слабая выжидательная способность населения, вынужденные осенние продажи хлеба, малое количество крупных и отсутствие деревенских элеваторов, засоренность зерна, хлебные залежи на железных дорогах, недостаточная осведомленность о ценах на хлеб и слабое развитие кредита — вот те черты, которые вплоть до самой войны характеризовали нашу хлебную торговлю, а во время войны затруднили снабжение хлебом населения крупных промышленных центров и даже заготовки для действующей армии.

Во время великой войны 1914 — 1918 г.г. закупка хлеба для русской армии производилась министерством земледелия при посредстве аппарата уполномоченных «Хлебармия». В 1915 г. этим уполномоченным было предоставлено право реквизиций и наложения запрета на вывоз хлеба из одной губернии в другую — мера, допускавшая полный произвол и спекуляцию административных лиц, производителей и хлебных торговцев.

В 1915 г. закупка производилась по вольным ценам, позже «Особое совещание по продовольствию» ввело твердые цены, но последние были твердыми довольно условно. Учет продовольственных запасов, предложенный министерством земледелия, не был принят. Затем, твердые цены были повышены до 30%, а на лучшие сорта муки вовсе отменены. В деле организации продовольственного снабжения армии и страны принимали участие: министерство земледелия, министерство внутренних дел, министерство путей сообщения, особые совещания по продовольствию, по транспорту и по обороне, совет министров, председатель совета министров, комитет по борьбе с дороговизной, военные власти, многочисленные уполномоченные, губернаторы. градоначальники и т. д. — громоздкая, путанная и неработоспо-

собная организация, характерная «российская»[1]). Становится понятным, что «у семи нянек», да еще таких неопытных, «дитя оказалось без глаз».

Буржуазия пыталась внести некоторую организованность в дело заготовки и урегулировать снабжение населения продовольствием, но правительство из политических соображений не допускало ни земств, ни городов к организованному разрешению продовольственной задачи. Однако, под угрозою голодных бунтов, в конце 1916 г. были изданы особые правила о закупке продовольствия организациями, дававшие право участия в деле заготовок хлебных продуктов городским самоуправлениям и другим общественным органам. С появлением Протопопова во главе министерства внутренних дел началась «новая политика свободной торговли». Опираясь на финансовые круги, Протопопов повел борьбу против привлечения «общественности» к делу организации продовольственного снабжения. Попытки проведения общероссийского плана снабжения потерпели неудачу. Между тем, армия поглощала до 40—50% продажного хлеба[2]). Площадь посевов к этому времени уже значительно сократилась, но никаких рациональных мер к поддержанию сельско-хозяйственного производства принято не было; «трудовая повинность», проводимая через губернаторов и при том бессистемно, вызвала бегство населения из деревень. При таком общем положении вопроса питания, конечно, было не лучше и с другими, помимо хлеба, питательными продуктами. Никакие запоздавшие «карточки» не могли разрешить стихийно разросшихся кризисов. В результате продовольственный кризис надорвал страну, располагавшую полной возможностью не допустить этого[3]).

Хлебная торговля С.-Штатов Америки. В распоряжении северо-американской хлебной торговли имеется весьма густая сеть железных дорог, хорошо оборудованные водные пути и большой грузовой озерный и речной флот, прекрасно устроенные гавани и обширная сеть улучшенных гужевых дорог. При этом во всех видах транспорта достигнуто высокое техническое совершенство: перевозка хлеба в ссыпную, высокая грузоподъемность поездов, механическая нагрузка и разгрузка при минимальных издержках,

---

[1]) П. Каратыгин.—Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны.

[2]) Удовлетворение потребности армии не могло бы сказаться таким высоким процентом, если бы не было колоссального сокращения предложения хлеба на рынок и бессилия транспорта перевести хлебные грузы.

[3]) П. Каратыгин. — «Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны».

механическая тяга на гужевых дорогах при подвозе хлеба к станциям и пристаням и т. д.

Затем, в Соединенных Штатах Америки имеется широко раскинутая сеть элеваторов. Деревенских элеваторов, (емкость от 15 до 65 тыс. пудов) в 1912 году было 15.425, из них около 2.500 кооперативных. Терминальных (больших) элеваторов, расположенных в важных хлеботорговых центрах в начале XX века было уже около 450, с емкостью от 1 до 16 милл. пудов каждый и со способностью вместить более одной трети всего сбора пшеницы Соединенных Штатов.

Весь поступающий на элеватор хлеб обезличивается, иначе говоря, хлеб отдельных владельцев хранится не особо, а совместно с хлебом того же сорта, принятым от других владельцев. Обезличение хлеба дает возможность лучшей утилизации помещений и представляет огромные коммерческие выгоды. Но это возможно лишь в том случае, если существует общепризнанная классификация хлебов и если сельские хозяева придерживаются этой классификации. В Соединенных Штатах установлены известные торговые типы хлебов, и весь поступающий на рынок хлеб подвергается в важнейших узловых пунктах осмотру чинов хлебной инспекции, которые определяют тип хлеба и степень его засоренности.

На элеваторах хлеб получает хранение, сортировку и очистку, при чем все это выполняется механическим путем. На сданный в терминальный элеватор хлеб выдается складочное свидетельство или варрант, в котором указываются количество и сорт сданного хлеба. Благодаря этому продажа хлеба может производиться путем простой передачи варранта, а, кроме того, варранты котируются на бирже и под них можно легко получить ссуду до 80% цены хлеба, а затем спокойно выжидать, пока цены не достигнут желательного уровня.

Наконец, все сделки по торговле хлебом производятся на особых хлебных биржах и находятся под строгим контролем биржевых комитетов. На эти же биржи стекаются все сведения о состоянии цен на хлеб и отсюда они широко распространяются по всей стране.

Изложенные особенности организации хлебной торговли Соединенных Штатов создают для этой страны весьма твердое и выгодное положение на мировом рынке. Понижая до минимума все накладные расходы, они в то же время увеличивают выжидательную способность производителей и позволяют им, в случае неблагоприятного состояния рынка, выжидать повышения цен. Наконец, эта организация до крайности облегчает все хлебные заготовки в военное время для надобностей армии и для снабжения населения страны.

Продукты скотоводства. Но если в вопросе снабжения хлебом мы погрешили, не подготовив соответственно транспорта и хлебной торговли, и вследствие этого потеряли возможность производить планомерные переброски хлеба из хлебородных губерний в промышленные районы, то и в вопросе эксплоатации продуктов скотоводства за нами числится много промахов, сделанных как при подготовке к войне, так и во время самой войны.

При использовании средств скотоводства первою заботою является знание того фонда, которым мы располагаем в количественном и качественном отношениях.

В довоенной России статистика скота, за исключением лошадей, была поставлена неудовлетворительно. Правильных переписей у нас не производилось и имелись лишь малодостоверные сведения о численности разных видов скота, собиравшиеся местною полициею.

В несравненно лучшем положении находилась у нас статистика коневодства, что объясняется тем значением, какое правильная постановка конской статистики имеет для военного ведомства.

Лошади. Однако, к выводам из статистических данных, добытых в различных странах, надо подходить с большой осторожностью, потому что статистика скотоводства учитывает обычно только количество, не касаясь качества скота. Последний же вопрос является чрезвычайно важным вообще, а при подготовке к войне в особенности. Так, например, средний живой вес русской лошади составлял 18 пудов, тогда как для английской рабочей лошади он определялся в 55 пудов, т.-е. в три раза больше.

Статистические сведения, относящиеся к 1920 — 1921 годам, дают нам следующее представление о современном богатстве важнейших стран лошадьми.

Количество лошадей в различных странах.

В тысячах голов

Сов. Россия (без Белоруссии, Туркестана и Закавказья)	24.165
Соединенные Штаты Америки	20.183
Аргентина (1908—1912 г.г.)	9.427
Канада	3.814
Германия	3.683
Польша	2.847
Франция	2.635
Австралия (1913 г.)	2.522
Великобритания	2.220
Ост-Индия	1.976

Таким образом, считая даже без Белоруссии, Закавказья и Туркестана, Сев. Россия в настоящее время занимает пер-

вое место в мире по количеству лошадей. Такое же место, но с еще большим абсолютным количеством лошадей, занимала и довоенная Россия в 1914 г., когда численность лошадей равнялась 34.431.000 лошадей.

Во время великой войны в России в армию было взято около 3.500.000 лошадей, т.-е. около 15% общего их количества, бывшего в Европейской России (22.390 тыс. голов). При таком, сравнительно небольшом изъятии лошадей из народного хозяйства, поставки лошадей в армию могли бы пройти почти безболезненно для населения, если бы они не производились так непродуманно и беспорядочно, как это часто имело место на деле. Во-первых, реквизиции лошадей иногда производились перед самым началом полевых работ, во-вторых, брались все, удовлетворяющие известным требованием, лошади, не считаясь с ущербом, который наносился хозяйству, и, в третьих, в некоторых случаях брали из хозяйства всех лошадей до последней, чем приводили его почти к полному разорению. Лишь в конце 1915 года, по почину начальства Западного фронта, было установлено, что в каждом крестьянском дворе обязательно оставляется пара лошадей, а в крупных хозяйствах — по две лошади на каждые 12 десятин.

Кроме порядка производства реквизиций, на использование коневых средств России оказывало влияние содержание лошадей в армии. Против убыли в войсковых частях и учреждениях, понесенной при боевой и походной работе, конечно, возражать ничего нельзя, но убыль, явившаяся результатом неправильного и незаботливого содержания лошадей в отделениях конского запаса, вызывала излишние требования лошадей от населения, и, следовательно, напрасно подрывала народное хозяйство. Причины же этой убыли коренились в неподготовленности лиц, заведывавших упомянутыми отделениями конского запаса (конские депо).

Рогатый скот. Империалистическая война и последовавшая за нею хозяйственная разруха сильно уменьшили размеры нашего богатства скотом, но какое уменьшение вызвано требованиями войны определить сейчас невозможно, за отсутствием соответствующих статистических данных.

Во время мировой войны у нас применялось два способа получения скота от населения: во внутреннем районе — покупка по добровольному соглашению, и на театре военных действий — реквизиция по установленным ценам.

Реквизиции, производившиеся на театре военных действий, крайне тяжело легли на хозяйство местного населения. Помимо того, что количество реквизированного там скота доходило до 50 — 60% общего его наличия, но самые-

то реквизиции производились, позволительно сказать, безобразным порядком. Во-первых, в мирное время не производилось переписей скота; во-вторых, до войны не существовало особо выработанных правил, каковые действовали для реквизиции лошадей; в третьих, скот для осмотра и приема сгонялся на приемные пункты с большого района, и, следовательно, с дальнего расстояния, что приводило к напрасному истощению скота и к потере населением рабочих дней, иногда в самую горячую пору полевых работ; в четвертых, заготовление скота часто возлагалось на несведущих в этом деле людей, или на войсковые части, которые в нашей армии всегда отличались жадностью и стремлением заготовить значительно более, чем в действительности требовалось; в пятых, на довольствие войск реквизировался на ряду с обыкновенным, и племенной, и молочный скот, при чем расплачивались за него по живому весу, не принимая во внимание его качества; это обстоятельство приводило к потере молока и масла для населения и для армии; в шестых, наше интендантство, неподготовленное в мирное время к снабжению войск мясом [1]), выказало полнейшее неуменье организовать содержание гуртов реквизированного скота, перевозку их по железным дорогам и передвижение гоном, вследствие чего скот часто погибал в большом количестве. Особенно памятно в этом отношении наше отступление в 1915 году из Польши, когда угонялся, по распоряжению высших властей, весь скот местного населения, и огромные гурты совершали часто по гололедице свой отход в район Днепра. Вообще, отсутствие подготовленного кадра людей, сведущих в этом деле, и выработанных еще в мирное время соответствующих инструкций представляло трудно преодолимые препятствия для правильной организации приема скота, перевозки и передвижения гоном.

При всем нашем богатстве скотом, необходимо, однако, заметить, что наш скот был и до войны и сейчас низкого качества, причиною чего является п л о х о й к о р м. От 80 до 90% крестьянского скота у нас кормится зимою, если не исключительно, то преимущественно, соломою, при чем часто пшеничною или ржаною, дающеюся скоту в виде резки, посыпанной мукой и отрубями. Такой результат неизбежен при зерновом характере земледелия, отодвигающем скотоводство на роль поставщика рабочей силы и навозного удобрения. Желая же получить скот, поставляющий, кроме того, мясо, сало, молочные продукты и кожи, нам придется прежде всего увеличить и улучшить кормовую площадь, так как при плохих кормах самый породистый скот неминуемо обречен на вымирание.

---

[1]) В мирное время войска получали мясо от подрядчиков.

Положение продовольственного вопроса во время войны в Германии.

Продовольственный кризис, заставивший Россию отпасть от коалиции и выйти из войны, имел еще более тяжелые последствия для Германии, но причины, вызвавшие его, были другие. Германия во время великой войны подверглась полному обрыву внешних сношений, который через четыре года заставил ее просить мира, несмотря на все блестящие победы, одержанные ее армией, и на отчаянные усилия, производившиеся ею для поддержания своей экономической жизни.

Нужда была крайняя. Германия могла кое-что получать извне, из Дании, Швеции и Голландии, кое-что из оккупированных областей, но прежде всего ей необходимо было каким бы то ни было путем повысить собственное производство. И так как все обычные к этому пути были уже полностью использованы, то приходилось обратиться к помощи науки. Стал на очередь вопрос о приготовлении лиственного сена и об утилизации дерева и соломы для питания животных, а, может быть, и людей. Извлекая из народа все возможное для целей войны, Германия была принуждена при помощи науки добыть из природы все, что могло быть переработано для питания людей и животных.

Установление цен на продукты сильно страдало под влиянием соображений внутренней политики. При общих тяжелых условиях жизни правительство не решалось своевременно регулировать максимальные цены. Сельское хозяйство, считаясь с высокими издержками производства и с необходимостью нового обзаведения после войны инвентарем, часто было лишено возможности работать по установленным ценам. Импровизированные и недостаточно компетентные органы, регулировавшие продовольственный вопрос, не могли справиться со своей задачей. Их деятельность часто вызывала или недовольство, или недоумение. Пришлось горько сожалеть, что в этом отношении не было сделано соответствующей подготовки в мирное время. В результате, население не получало даже назначенного ему пайка, который и так был слишком мал для поддержания жизненных сил. Город и деревня, поскольку это было возможно, стали прибегать к самопомощи, при чем торговля из-под полы и спекуляция получили широкое распространение. Богатые люди добывали себе не только необходимое, но и много излишнего. Хотя их потребление не имело значения для питания народа в целом, но факт сам по себе вызывал озлобление.

Широким массам, особенно среднему классу, а в том числе и служащим, приходилось очень туго. Под давлением нужды меньшинство поддавалось искушению и устраивалось, как могло, большинство же буквально уми-

рало с голоду. Рабочим было легче; с ними считались, им увеличивали ставки в зависимости от роста цен на вольном рынке. Но, конечно, и им было очень тяжело, хотя терпимо, по сравнению с средним классом.

Германская система принудительного хозяйства, в связи с твердыми ценами, оказалась неудовлетворительной. Производительность не повышалась, урожай все становился меньше в силу целого ряда условий, как-то, неблагоприятной погоды, недостатка рабочих рук или удобрения. Боязнь слишком высоких максимальных цен на сельско-хозяйственные продукты фактически привела к вздорожанию жизни и к углублению пропасти между городом и деревней. Неприятельская голодная блокада торжествовала; она душила Германию не только физически, но и морально.

Нейтральные страны, как-то, Дания, Швеция и Голландия доставляли значительное, но далеко недостаточное количество продовольствия. Закупка для всего союза центральных держав производилась германскими организациями, что вызывало сильное неприязненное чувство и недовольство среди союзников и в нейтральных странах, а впоследствии даже в Германии, ибо не давало заработка частным лицам [1]).

Продовольственный вопрос в Австро-Венгрии, Болгарии и Турции.

Продовольственное положение Австро-Венгрии в течение всей войны было тоже крайне напряженное. Правда, Венгрия была обеспечена и взяла на себя содержание весьма значительной части австро-венгерской армии, но это не помогало населению Австрии, которое голодало, в особенности в Вене. Чешские крестьяне отказывались снабжать голодные районы, населенные немцами. Австрийский продовольственный аппарат, несмотря на драконовские меры, ничего добиться не мог.

Положение в Болгарии было лучше, хотя управление и здесь было неудовлетворительно.

Турецкая продовольственная система была ниже всякой критики. Сельское хозяйство этой страны находилось в первобытном состоянии; железный плуг был совершенно неизвестен. Вследствие этого Турция, в особенности Константинополь, нуждалась в поддержке и помощи.

Осенью 1916 года возникла мысль образовать один общий орган продовольствия для союза центральных держав под германским руководством. Идея казалась соблазнительной, но системы продовольствия в четырех союзных государствах были настолько различны в своих основах, что вести их по одним и тем же продовольственным принципам явля-

---

[1]) Э. Людендорф.—Мои воспоминания о войне 1914—1918 г.г.

лось невозможным. Германия, предложившая эту мысль, вскоре сама увидала, что в этом случае все жили бы на ее счет, и своевременно от своего предложения отказалась [1]).

Средства оккупированных областей. Оккупированные области были привлечены к оказанию помощи населению союза центральных держав. Важнейшую помощь оказали оккупированные районы России и, в особенности, Румынии. Сербия не могла ничего дать, а Бельгию кормила Америка.

Германское командование приняло меры, чтобы выкачать все сельско-хозяйственные продукты из занятых русских областей. Последнее затруднялось малонаселенностью страны, почему для обработки земли были привлечены организации из Германии, доставлены моторные плуги и всевозможные сельскохозяйственные машины, а также семена. Но урожайность почвы, в общем, оказалась ничтожной и обманула надежды немцев. Подвоз собранных продуктов тоже встретил затруднение, вследствие дурных дорог. Много продуктов так и не удалось вывезти.

Принимая во внимание большие требования к имевшемуся в Германии запасу скота, использование такового в оккупированных областях являлось особенно важным. Там пришлось устроить перепись скота. Работа была трудная. Население прятало рогатый скот в погребах и загоняло в леса, но постепенно все-таки удалось произвести учет голов. Таким путем немцы получили возможность приступить к правильному использованию скота.

Много внимания было уделено ими огородам и фруктовым садам. Были открыты фабрики мармелада и консервов. В большом количестве собирались и сушились грибы. Рыбная ловля в многочисленных озерах была сдана в аренду, и организован рыбный промысел в море у Либавы.

Одним словом, все, что каким-либо образом могло быть использовано для питания, было использовано. Из фальшивых чувств гуманности, немцы, за счет родины, оккупированных областей не берегли. Экономическая эксплоатация их производилась по всем направлениям и весьма основательно.

В Румынии германцы нашли несравненно больше средств, чем в занятых ими русских областях. Если Германия, Австро-Венгрия и Константинополь продержались кое-как в течение 1917 года, то исключительно благодаря Румынии.

Территория Румынии эксплоатировалась и германскими, и австро-венгерскими органами, но под руководством германского военного губернатора. Румынские чиновники, в большинстве, остались на местах; там, где они ушли, их

---

[1]) Э. Людендорф.—Мои воспоминания о войне 1914—1918 г.г.

удалось заменить румынами же. Благодаря этому задачи управления оказались более простыми, чем в русских областях, и носили преимущественно экономический характер.

Для вывоза продуктов из Румынии были восстановлены румынские железные дороги, на что потребовалось некоторое время. Судоходство по Дунаю было возобновлено немедленно. Австро-Венгрия смотрела на Дунай, как на свое исключительное владение, но германские представители отстояли свои интересы. Германское общество пароходства по Дунаю и Баварский Ллойд нашли обширное поле деятельности. Вообще, германский транспорт всегда справлялся со своими задачами, и только благодаря ему Германия смогла продержаться четыре года.

Решение продовольственного вопроса в Великобритании. Из стран, принимавших участие в великой войне 1914 — 1918 г., успешнее всех справилась с продовольственными затруднениями Великобритания. Положение, создавшееся для нее, было крайне тяжелое: две трети своего продовольствия она получала посредством ввоза по морским путям, а потому первою заботою английского правительства явилось обеспечение морских сообщений страны, которое, как уже сказано выше, было достигнуто, с одной стороны, господством британского боевого флота на всех морях, а с другой, усиленной постройкой торгового тоннажа на возмещение гибнувшего от германских подводных лодок и от аварий, значительно увеличивающихся во время войны.

Второю мерою явилась монополизация большинства продуктов продовольствия. Для урегулирования прихода и расхода продовольственных продуктов, правительство Великобритании сделало себя единственным покупателем их, удерживало в своем распоряжении для снабжения армии все, в чем последняя нуждалась, а остальное распределяло между гражданами по особому выработанному плану и по установленным ценам. Беря, напр., в свое распоряжение весь сбор пшеницы, оно само устанавливало на эту пшеницу те цены, которые признавало разумным платить. По отношению к ввозимым продовольственным продуктам правительство оказывалось в более стесненном положении. Но и здесь оно вышло из затруднений, сохранив за собою монопольное право покупки по ценам мирового рынка.

Регулирование цен. Дальнейшею задачею явилось регулирование цен. До великой войны английской администрации не приходилось встречаться с этим вопросом и к разрешению его пришлось подходить посте-

пенно, как бы ощупью. Сначала была установлена фиксация цен, а затем подошли и к нормировке потребления.

Цель, которую преследовало регулирование цен, было стремление остановить «наживание» некоторыми счастливчиками на всем государстве, в особенности на предметах первой необходимости, игравших огромную роль в потреблении беднейших классов. Но задача заключалась не в устранении просто высокой прибыли, а в борьбе против разницы между заработком производителей известных продуктов, вследствие войны, и их же заработком в обычное время. К сожалению, при всех ценах, несущихся вверх, данная денежная прибыль является уменьшенною действительною прибылью, что необходимо было принимать к учету.

Мерами, направлявшимися в Англии к уничтожению или сокращению военных прибылей, являлись две: чрезмерное обложение военных прибылей и максимальные цены.

Способ чрезмерного обложения военных прибылей оказался чрезвычайно плодотворным, но имел и весьма серьезные невыгоды [1]). Он лишал производителей мотива стремиться к экономическим приемам производства. Дух их предприимчивости был поколеблен, так как удачный опыт не мог принести хорошей прибыли, а неудачный подвергал убыткам. Затем, сравнивая этот способ со способом максимальных цен, надо заметить, что для продавцев, находящихся в благоприятных условиях, выбор между ними не представляет разницы, а для бедного населения — большую, так как оно является плательщиком этих чрезмерных прибылей; поэтому в Англии во время великой войны способ чрезмерного обложения прибылей, в большинстве случаев, не являлся главным средством борьбы с «наживою» по случаю войны.

В Великобритании, во время войны, при установлении максимальных цен возникло большое число затруднений. Первым из них явилась трудность в определении качеств продуктов. Одно и то же название часто относится к различным качествам продукта, которые трудно уложить в какую-либо формальную расценку. В этих случаях приходилось прибегать к способу индивидуальной оценки. Так, в 1918 г. в Англии было постановлено, что сырое какао не может быть продано иначе, как по «справедливой оценке» лицом, уполномоченным от контроля пищевых продуктов. Этот же способ был принят в конце 1917 г. для регулирования цен на скот и на овец, продаваемых по живому весу. Широкого применения этот способ получить не мог, вследствие своей затруднительности [1]).

[1]) А. Пигу.—Политическая экономия войны.

Второе затруднение в определении качества вытекало из того, что качество очень часто бывает весьма разнообразным. Задача установления цен по степеням качества явилась бы совершенно непосильной. Поэтому при существовании большого количества сортов, максимальные цены назначались в известном отношении к ценам, существовавшим ранее.

Следующим затруднением являлось то обстоятельство, что на некоторые продукты не может быть постоянной цены, остающейся в силе в течение целого года. Для таких продуктов требуется ряд максимумов, что уже много труднее. В этих случаях в Англии регулирующая власть обращалась к установлению отношений между будущими и бывшими ценами. Так, в июле 1917 года было постановлено, чтобы оптовая цена молока высшего качества за галлон не превышала впредь больше, чем на 6½ пенсов, цену, установленную в соответствующем месяце предыдущего года, а чтобы розничная цена за кварту высшего качества не превышала соответственную цену более, чем на 2 пенса [1]).

Для большинства продуктов было признано возможным установить одну единственную расценку. Но иногда для различных частей страны определялись различные производственные цены. Если бы этого не было сделано, то громоздкие и тяжелые предметы застаивались бы в местах производства. Поэтому, напр., для сена одна цена была назначена для Шотландии, другая для Англии. Иногда также устанавливался ряд расценок, применимых для разных времен года. Если бы этого не было сделано, то производители стремились бы распродать все свои запасы продуктов немедленно после сбора урожая, вместо распределения продажи во времени. Для картофеля постановление от февраля 1917 года устанавливало одну цену до 31 марта, а другую, более высокую, на период после этого числа, а для гороха и бобов постановление от мая 1916 г. устанавливало три цены, уменьшавшихся по сумме в июне, июле и позднейших месяцах. Таким же порядком в августе 1917 года контроль пищевых продуктов установил для пшеницы, овса и ячменя, собранных в Англии, ряд цен, постепенно возраставших каждые два месяца от ноября 1917 г. — до июня 1918 года. Позднейшее постановление, определявшее максимальные цены на молоко, установило подобное же повышение цен в различные периоды года [2]).

До сих пор были указаны меры, при которых принималось в соображение только простое производство,

[1]) А. Пигу.—Политическая экономия войны.
[2]) А. Пигу.—Политическая экономия войны.

когда производители продают вполне готовый продукт, без всяких посредников прямо последнему потребителю. Но в большинстве отраслей промышленности существует несколько ступеней между первоначальным материалом или работой и законченным продуктом в руках потребителя. При назначении на законченный продукт максимальной цены даже меньшей, чем стоимость необходимого материала и работы, употребленных на его выделку и продажу, продажная цена не всегда может оказаться пониженной, так как каждый недобросовестный продавец, стоящий между производителем и потребителем, имеет возможность прибавить к своим расходам то, что было сброшено с расходов добросовестного производителя.

Во избежание таких последствий назначение максимальных цен в первых стадиях производства должно было находиться в связи с контролем над теми прибылями, которые могли бы получить продавцы дальнейших стадий производства. Одним из способов, посредством которого подобный контроль осуществлялся в Англии, было ограничение процента прибыли какого-либо продавца в цепи посредников между производителем и потребителем. В постановлении от сентября 1917 г. было указано, что ни один торговец в течение какого-либо двухнедельного периода не имеет права продавать мяса в розницу по ценам, при которых общая сумма, вырученная им, превысила бы себестоимость больше, чем на назначенный процент (20% или 2½ пенса на фунт). В августе 1917 года на подобных же основаниях были изданы правила для торговцев салом и окороками [1]).

Дальнейшее усовершенствование было достигнуто, когда контролирующие органы сами стали вырабатывать перечни максимальных цен для некоторых пунктов по пути от производителя к потребителю. Таковым было постановление о картофеле от сентября 1917 г. В нем были назначены максимальные цены для производителей картофеля. Оптовым торговцам было запрещено в течение какого-либо недельного периода продавать картофель по ценам, превышавшим более, чем на 7 шиллингов 6 пенсов на тонну, себестоимость, которая менялась, в зависимости от условий перевозки в различных местностях; при этом была выработана шкала розничных цен, связывающих разрешенные цены на фунт с ценами на центнер, действительно заплаченными торговцем за различные сорта картофеля, включая и его перевозку. Наконец, последнее усовершенствование было достигнуто, когда предельная надбавка устанавливалась самой контролировавшей инстанцией и для производителя, и для оптовика, и для

[1]) А. Пигу.—Политическая экономия войны.

розничного торговца. К такой организации настойчиво и с успехом стремилось министерство пищевых продуктов, и она была применена для английского лука, для большинства рыбы, мяса и баранины, для варенья и фруктов, для гороха, бобов, сена, овсяной и пшеничной соломы.

Однако, необходимо заметить, что применявшееся в Англии ограничение цен, назначаемых за товары, производящиеся в условиях конкуренции, может пошатнуть производство. Дабы этого не произошло английское правительство вообще старалось установить максимум своих цен на таком уровне, который не понизил бы серьезно производство, по сравнению с тем, каковым бы оно было при отсутствии регулирования цен. Это приводило к разрешению назначать цены, дававшие производителям весьма существенную прибыль, которая впоследствии отчасти поглощалась казначейством путем налога на чрезмерную прибыль.

Рационы [1]). На свободном рынке цены так приспособляются к условиям предложения и спроса, что по установившейся цене каждый получает в точности столько, сколько он за эту цену желал бы получить. С установлением максимальных цен это автоматическое регулирование потребления нарушается.

В этом случае некоторым людям может не хватить продукта, потому что он по установленной цене будет захвачен другими. Кто будут эти люди и от каких причин будет зависеть этот захват — сказать вперед трудно. Весьма вероятно, что на практике богатые люди будут иметь преимущество перед бедными, вследствие того, что они являются более ценными клиентами, которым торговцы будут стараться сделать одолжение. Подобный факт, естественно, очень раздражает бедных людей, раздражает более, чем при действии высоких свободных цен сознание того, что богатые получают продукты, а бедным купить его не по средствам. Желание предотвратить этот источник раздражения может явиться серьезным фактором в решении руководителей политики для введения во время войны нормирования потребления посредством системы рационов (пайков).

---

[1]) Глава о рационах, взятая автором из неоднократно цитируемого им труда А. Пигу, является совершенно чуждой по пониманию вопроса русским читателем, знающим в прошлом иную продовольственную систему, построенную на классовых рационах и в достаточн. мере оправдавшую себя. Практических выводов из положений, выдвигаемых А. Пигу, а через него и автором, советский читатель сделать не может. Однако, глава представляет значительный интерес, в качестве исторического обзора продовольственной системы наиболее развитой из буржуазных стран, а посему и оставлена редакцией без изменений.

Ред.

Под названием «установление рационов» мы понимаем установление суточного, недельного или месячного максимума для отдельных покупателей некоторых пищевых продуктов.

Система рационов может быть основана на принципе равенства жертвы со стороны различных покупателей, покупки которых должны быть сокращены. Такая система урезала бы покупку самых бедных людей и предоставила бы богатым несравненно большие рационы, чем бедным.

Другим основанием для установления рационов может быть стремление к минимуму общей жертвы. Это требование вызывает распределение рационов таким путем, чтобы единица продукта, разрешенного какому-нибудь покупателю, давала ему то же удовлетворение, как и разрешенная другому покупателю, или, короче говоря, приводит к установлению рационов, основанному скорее на нужде, чем на спросе.

Для пищевых продуктов допустимо применение грубого критерия необходимости, исходя из пола, возраста и занятий, при чем солдатам, матросам, рабочим тяжелого труда, инвалидам и детям могут быть установлены дополнительные рационы. Но соображения простоты и административного удобства властно требуют наиболее однообразной системы, кладя в основание ее одинаковые рационы всему гражданскому населению.

Политика рационов не достигает своей цели, если рационы будут назначены столь высокие, что, несмотря на их установление, рационизированного товара не хватит для удовлетворения всей суммы требований населения по объявленной максимальной цене; тогда некоторым недостанет, и бой в очередях будет продолжаться. Из этого следует, что там, где рационы установлены в связи с максимальными ценами, они должны быть так соображены, чтобы весь спрос на предметы рационов был удовлетворен.

Однако, многие люди, вследствие своей бедности, не могут иногда позволить себе или не пожелают выбрать полные дачи рационизированых продуктов. Это положение на практике приводит к предсказанию вперед, что в некоторых случаях в известных районах наличие запасов наверняка превысит спрос на рационы.

Решение этого вопроса лежит в переброске излишка продуктов в районы, которые в них нуждаются. Но это в том случае, когда эти продукты не являются скоропортящимися, напр., сахар, консервы и т. п.

Иначе складывается решение, когда вопрос касается продуктов, которые не являются прочными и осуждены на

гибель, если не будут немедленно потреблены, напр., мясо, масло и т. п. Конечно, количество рискующего гибелью продукта можно сократить до минимума путем тщательного распределения запасов между различными районами. Затем, когда какой-либо излишек обнаружился бы в том или другом районе, то можно было бы предоставить большую его часть людям, не выбравшим полностью своего рациона, путем сильного понижения цен. Этот прием, однако, было бы трудно применять систематически, потому что применение его соблазняет людей выжидать его со своими требованиями до последнего момента, с целью воспользоваться пониженными ценами, а это уже компрометировало бы всю систему. Поэтому, когда дело шло о скоропортящихся продуктах, в Англии устанавливались временные, а не абсолютные максимумы. Напр., если в течение какой-либо недели весь запас мясных продуктов или масла не был поглощен спросом на рационы, то розничным торговцам предоставлялось право продавать остаток людям, уже получившим рационы полностью. Наблюдение за тем, чтобы подобные остатки были, по возможности, незначительны и редки, лежало на обязанности центральных распределительных органов.

В рассмотренных случаях мы предполагали, что рационизированный продукт является простым и однообразным. В действительности это случается крайне редко и в большинстве случаев приходится иметь дело с продуктами, обладающими различными степенями качества. При наличии этой данной решение вопроса может быть найдено путем установления рациона в отношении расхода, а не качества продукта, т.-е. разрешением покупать на такую-то сумму, а не такое-то количество. Для простых продуктов, когда установлена цена, выбор между количественным рационом и расходным рационом не является существенным. Но, при наличии нескольких степеней качества, рацион по расходу может дать возможность ограничить количество покупок, не стесняя население в выборе их качества. Как, напр., в Англии рационная карточка разрешала покупку мяса на такую-то сумму, при чем различные части туши были расценены в соответствии с официальной шкалой. Здесь, однако, необходимо заметить, что для продуктов, цена на которые изменяется в зависимости от удаления во времени от периода сбора, рационизирование по расходу потребует периодического изменения в определении расхода, если хотят количественный рацион сохранить постоянным.

Наконец, еще один случай. Если продукт, на который устанавливается рацион, производится внутри страны, то представляется чрезвычайно трудным ограничить продав-

цов его в их личном потреблении, т.-е. добиться, чтобы они не превышали установленный рацион. Это обстоятельство имело очень важное значение во время великой войны в Германии. Земледельцы, которые, собственно говоря, распоряжались главною массою национального продовольственного запаса и являлись весьма многочисленным классом, своим отказом ограничить себя могли заставить города погибнуть от голода.

В отношении мяса была сделана попытка избежать злоупотреблений путем издания закона, воспрещавшего частный убой скота, но земледельцам, если они этого хотели, легко было обойти этот закон и не быть уличенными [1]).

Подвоз в Англию из Америки.

Англо-американский хлебный трест, охвативший за время войны Соединенные Штаты Америки, Канаду и Великобританию, диктовал обеим англо-саксонским странам единую продовольственную политику. Недостаток в тоннаже и опасность подводной войны сыграли доминирующую роль в отношении направления хлебных грузов. Экономия в тоннаже, при перевозке хлеба из Соединенных Штатов в Англию, была вдвое больше, по сравнению с перевозкой из Южной Америки, и втрое, по сравнению с Австралией. Англия стала данницей Соединенных Штатов Америки в отношении хлеба.

Продовольственная политика в Соед. Штатах Америки.

Соединенные Штаты, благодаря своему производству, сильному транспорту и отлично организованной хлебной и мясной торговле, не испытывали недостатка в продовольствии. Наоборот, посевная площадь значительно расширилась. Тем не менее, контроль над производством продуктов питания был введен. Стоявшая у власти демократическая партия, представительница аграриев, была заинтересована в захвате мирового хлебного рынка и в целесообразной организации сельского хозяйства. Правительство, в силу этого, обратилось в исполнительный орган аграриев, монопольно господствовавших на внутреннем и внешнем хлебных рынках.

Война дала Соединенным Штатам 120 миллионов новых потребителей американской пшеницы. Англия, Франция, Италия, Бельгия и другие страны стали в зависимость от хлеба заатлантической республики. Средний излишек для вывоза за последние довоенные годы определялся в Соединенных Штатах в 20 милл. бушелей. В 1918 г. управление по продовольствию, сосредоточившее в своих руках снабжение союзников хлебом, довело его вывоз до 160 миллионов бушелей [2]).

---

[1]) А. Пигу. — Политическая экономия войны.

[2]) С. Мирный. — Мобилизация промышленности в Англии и С. А. Соединенных Штатах в войну 1914 — 1918 г.г.

В общем, война не только не создала в Соединенных Штатах продовольственного кризиса, но еще способствовала огромному обогащению этой страны за счет своих же союзников.

Из числа рассмотренных нами европейских государств продовольственный вопрос лучше всего был разрешен в Великобритании, т.-е. в той именно стране, которой предрекали перед войной неизбежную продовольственную катастрофу. В действительности, катастрофа на почве продовольственного кризиса постигла страны богато (Россия) и более или менее (Союз центральных держав) обеспеченные продовольствием. Это явление, как мы видели, главным образом, произошло под влиянием расстройства транспорта. Россия не справилась с этой задачей, вследствие слабости ее железнодорожного транспорта, а Германия — вследствие обрыва своих внешних сношений. Отсюда нам предоставляется сделать соответствующие выводы.

Меры обеспечения вооруженной силы и населения страны продуктами добывающей и фабрично-заводской промышленности.

Обзор подготовки России к войне 1914—18 г.г. в отношении боевого снабжения. — Условия работы русской промышленности во время войны. — Снабжение топливом и сырьем. — Работы русской промышленности на оборону. — Станки и двигатели. — Условия производства боевого снабжения вообще. — Винтовки. — Пулеметы. — Винтовочные и пулеметные патроны. — Артиллерийские орудия. — 3 дм. выстрелы. — Трубки и взрыватели. — По вижной состав. — Повозки. — Химическая промышленность. — Хлопчатобумажная промышленность. — Шерстяная промышленность. — Кожевенная промышленность. — Эвакуация промышленности Польши и Прибалтийского края. — Условия работы промышленности Великобритании. — Работа промышленности Франции. — Работа промышленности Германии. — Общие выводы.

В настоящей главе нам предстоит рассмотреть вопросы, связанные с удовлетворением во время войны потребностей вооруженной силы и населения страны во всех видах снабжения, кроме продовольствия. Самым важным из этих вопросов, наиболее влияющим на исход войны, является боевое снабжение вооруженной силы. Этот же вопрос сопряжен с наибольшими трудностями для своего разрешения. Но сейчас за нами уже опыт великой войны 1914 — 1918 г.г. На этом грандиозном опыте мы обязаны учиться и из него извлекать полезные для себя выводы.

Обзор подготовки России к войне 1914—1891 г. в отношении боевого снабжения.

Опыт великой войны показывает нам, что государства, принявшие участие в войне 1914 — 1918 г.г., вступили в нее, — кроме Соединенных Штатов Америки, в промышленном отношении неподготовленными, при чем большинство из них не отдавало себе отчета в размахе событий и в размерах необходимых жертв до тех пор, пока действительность не заставила считаться с нею.

Относительно вероятной продолжительности войны в военных кругах Европы существовало поразительное единомыслие: и военные писатели всех стран, и наиболее авторитетные представители генерального штаба утверждали, что грядущая война не может быть длительной, что

вероятный ее срок — три месяца, а максимальный — полгода, что за это время будут завершены все серьезные операции, и участь войны будет решена.

При подготовке к войне господствовало убеждение, что войну можно вести средствами одних запасов, приготовленных в мирное время, и, в крайнем случае, при помощи производительности заводов, изготовлявших до войны военное снабжение всякого рода.

Имеются данные утверждать, что Франция учитывала возможность обращения во время войны к усиленной производительности своих заводов, изготовлявших предметы военного снабжения на мировой рынок, и со своей стороны указывала нам на необходимость увеличить запас пушечных патронов на одно орудие свыше 1.000 штук, так как, по ее мнению, наша слабая промышленность в минуту испытания могла оказаться не на высоте.

Приведенное указание французского генерального штаба заставило наше военное министерство испросить кредит в 10 миллионов рублей, чтобы приступить к увеличению запаса орудийных патронов, но не навело его на мысль о расширении производительности наших заводов.

Условия работы русской промышленности во время войны.

Между тем, вспыхнувшая война сразу предъявила колоссальные требования. Промышленность России стала испытывать огромные затруднения. Вторая половина 1914 г. и первая 1915 г ознаменовались сокращением производства в ряде отраслей, отчасти под влиянием повторных мобилизаций рабочих, отчасти под влиянием естественного сжатия рынка и внутренней задержки предпринимательства.

Военные заказы начали притекать в промышленность весьма неравномерно и с значительным запозданием.

С первых же дней войны военное ведомство, в части артиллерийского снабжения, стало на путь заказов лишь некоторым заводам, уже знакомым с производством предметов боевого снабжения, с тем, чтобы, постепенно развивая их, создать из них и подсобных им заводов могучие производственные центры. Но этому начинанию, как будет указано ниже, не было суждено осуществиться. Осенью 1914 года некоторые крупные заводы, как-то: Сормовский, Коломенский, Брянский и другие начали по своей инициативе готовиться к снарядному производству в большом масштабе, несмотря на то, что военное министерство отклонило сделанные ими предложения. Крупные предприятия начали заказывать за границей и в России оборудование, строить новые здания

или даже прикупать новые заводы. В сентябре 1914 года военное ведомство уже поняло ошибочность его расчетов на снабжение армии за счет запасов, заготовленных в мирное время, и в 1915 г. начали нагружаться снарядами и иными военными заказами заводы, услуги которых первоначально отклонялись. С осени же 1914 г. началось судорожное метание военного ведомства по раздаче заказов за границу. С февраля 1915 года началась подготовка металлообрабатывающей промышленности к принятию снарядных и иных заказов неспециализированными заводами, но вначале дело шло весьма туго; по неподготовленности заводов. Химическая промышленность и производство взрывчатых веществ, весьма слабые в России, испытали на себе напор требований войны еще сильнее. Текстильная промышленность почти незаметно для себя перешла в значительной доле по хлопку и в преобладающей по шерсти на выработку тканей для армии. Значительную нагрузку военными заказами получили кожевенное и шорно-амуничное производства.

Почти весь первый год войны можно характеризовать, как период частичного, постепенного и в общем запоздалого приспособления промышленности к военным заказам, приспособления, наиболее глубоко коснувшегося химической и металлообрабатывающей промышленности и гораздо менее остальных групп [1]).

Главнейшим затруднением в деле приспособления промышленности к исполнению военных заказов явился недостаток хорошей административно-технической организации. Такая организация, в современном смысле, подразумевает:

1) строгое разграничение функций и ответственности всех органов и лиц администрации;

2) строго определенные взаимоотношения между различными частями производства и с внешним миром;

3) тщательную организацию производства в отношении плана работ, контроля и учета производства и всех его факторов.

При такой организации система всего дела приобретает особую устойчивость и независимость от смены лиц, хотя бы и из руководящего персонала. Значительная затрата сил и средств на создание такой системы очень сильно облегчает поддержание хода работы предприятия, ставя это в зависимость от системы гораздо больше, чем от отдельных лиц.

В русской промышленности количество предприятий, которые вполне отвечали бы таким требованиям организа-

[1]) В. М. Гриневецкий. Послевоенные перспективы русской промышленности.

ции, было не велико, особенно, в наиболее сложной и разнообразной по предметам производства металлообрабатывающей промышленности. Наоборот, не исключая самых крупных предприятий, в нашей промышленности дело держалось гораздо больше на определенных лицах и их сочетании, чем на административно-технической организации. При таком положении, достаточно было, чтобы мобилизация армии сняла с завода тех или иных лиц администрации — мастеров, начальников мастерских или директоров, на личном воздействии которых строилось все дело, и последнее уже подвергалось существенному расстройству. Промышленность Западной Европы в этом отношении была поставлена значительно прочнее.

Кроме того, в организационно-техническом отношении в военное время весьма важными являются: подготовка промышленных районов к широким производственным возможностям, поднятие техники производства, установление связи промышленного мира с научным, организация изысканий.

Наилучшим условием для проведения всех этих мер в жизнь является объединение крупных промышленных предприятий в «тресты» или «комбинаты» [1]).

Крупные промышленные объединения для военного производства дают ряд важных технических выгод, не говоря уже о преимуществах экономического, организационного и административного порядка. Военная фабрикация требует крупных, хорошо оборудованных заводов и фабрик, обеспечивающих точность, однообразие и интенсивность производства. Выделка сложных предметов на мелких отдельных фабриках нежелательна, так как влечет за собою излишний пробег материалов, меньшую гарантию точности и однообразия выделки, меньшую продуктивность работы, меньшую возможность быстрого приспособления к изменениям в материале и конструкции, вызываемым теми или другими условиями. Крупные же заводы с более совершенным механическим оборудованием, с сильными техническими конструкторскими бюро и лабораториями, с более высокой постановкой тех-

---

[1]) Тресты представляют объединение промышленных предприятий и фабрик одинаковых по виду производства (металлургические, машиностроительные, текстильные, химические и др.). Комбинаты являются объединениями предприятий, принадлежащих хотя и к разным промышленным отраслям, но взаимно обусловливающими и дополняющими друг друга (угольно-металлургические, угольно-литейно-механические и т. д.), где в круг производства включены добывающая, обрабатывающая и даже перерабатывающая промышленности (сырье, топливо, полуфабрикаты, готовые изделия).

н и к и производства являются присущими преимущественно трестированной промышленности.

Мерами поднятия техники производства служат:

а) машинизация труда,

б) применение более практических методов работы,

в) работа в несколько смен,

г) разделение труда,

д) применение простых, но более совершенных методов производства и

е) стандартизация производства [1]).

Последняя обращает на себя особое внимание. Она заключается в наибольшем уменьшении числа типов данного предмета производства путем выработки наиболее универсальных образцов этого предмета и приготовления их из материалов, удовлетворяющих массовому спросу.

Мировая война обострила вопрос стандартизации промышленности и резко подчеркнула желательность ее применения и в мирное время. Первой по этой дороге пошла Германия, а за ней последовали и другие страны Запада, проводящие стандартизацию и в настоящее время.

Наконец, для развития военного производства необходимо самое тесное сотрудничество научно-технических и промышленных сил. Всем известно, что одни научно-технические силы, без содействия промышленности, не могут дать много практически применимого в жизни; и обратно, промышленность без помощи научно-технических сил будет топтаться на месте и лишь с большим трудом подвигаться по пути усовершенствования в своих достижениях. Эта связь в Западной Европе была прочно установлена еще до войны 1914 — 1918 г.г.; в России же ее можно было видеть лишь на наиболее крупных предприятиях. Да и вообще Россия в промышленном отношении была значительно слабее Запада.

Оборудование и средства производства для промышленности и технического хозяйства в мирное время в значительной части Россия получала из заграницы. Так, в 1912 г. в этой области иностранный ввоз дал 37% всей потребности. Важнейший элемент — машины для промышленности был покрыт в 58% иностранным ввозом. Такое положение должно было чрезвычайно затруднить развитие нашей военной промышленности, которая не только была удалена от иностранных производителей закрытием большинства границ, но и стеснена коммерчески валютой и опозданием своих заказов,

---

[1]) П. Каратыгин. — Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны.

когда наиболее ценные иностранные производители были заняты другими странами, принимавшими участие в войне [1]).

Народное хозяйство под влиянием войны переживало кризис. В первые годы военных действий производство только сокращалось, потому что в промышленности еще имелись кое-какие запасы сырья и топлива, а потребности населения, под влиянием вздорожания жизни, сглаживались и сводились в первую очередь к предметам самой насущной необходимости. К концу второго и в течение третьего года войны промышленность стала испытывать жестокий голод, как в отношении материалов и топлива, отпуск которых для нее упал, так и в отношении сырья: железа, которое уже приходилось ввозить из заграницы, хлопка, льна, кож и т. д. В общем, кризис промышленности выражался присущими ему, как кризису, чертами. Многие промышленные предприятия, кроме того, что им приходилось сокращать размеры своего производства, не находили сбыта своих изделий на рынке. Рынок сбыта не затруднял промышленности во время войны. Направление подавляющей массы производства на цели обороны и крайнее сокращение иностранного ввоза настолько ограничили работу на свободный внутренний рынок, что как он ни суживался, ему все-таки приходилось испытывать острый голод. Между тем, внутренний рынок во многих частях имел наклонность к расширению: сюда относятся прежде всего предметы широкого массового потребления, затем оборудование и различные материалы для промышленности и транспорта, отчасти предметы роскоши. Некоторые изделия для строительства и обслуживания культурных потребностей могли бы испытать сокращение спроса, если бы их производство не было сокращено под влиянием целого ряда причин.

Уже одного того, что устанавливалась плановая система перевозок, дававшая полное предпочтение грузам, так или иначе связанным с обороной, было достаточно, чтобы сузить рынок сбыта и рынок заготовок. Массовый уход людей в армию вызвал со своей стороны во многих предприятиях сокращение производства, замену опытных рабочих новыми неопытными, а также привлечение и увеличение женского труда и труда подростков, что не могло не влиять на уменьшение производительности труда.

Падение торгового кредита и увеличение учетного процента, последовавшие тотчас же за объявлением войны, тоже невыгодно отразились на менее крупных предприятиях, опе-

---

1) В. Гриневецкий. — Послевоенные перспективы русской промышленности.

рирующих по преимуществу в кредит, отчего часть этих предприятий не только сократила свои операции, но и закрылась. Сделки совершались при уплате наличными, но количество и таких сделок уменьшалось.

В 1915 году закрылась масса мелких фабрик по обработке хлопка, льна, пеньки, джута, по выработке бумаги, по обработке дерева, минеральных веществ и т. д. [1]).

Прекращение строительства вызвало массовое закрытие кирпичных, алебастровых и известковых заводов, лесопилок и строительных контор. Обработка минеральных веществ (куда вошли все производства по изготовлению строительных материалов минерального происхождения) упала больше, чем на половину, дойдя до 44% своего прежнего размера. Закрывались стеклянные заводы, типографии, мастерские по изготовлению мебели, мелкие кожевенные заводы и т. д. Кустарное производство потерпело еще более сильный урон. В особенности пострадали ремесла в районах, работавших на иностранный рынок. Смолокурение и скипидарный промысел Севера России, процветавшие в Каргопольском, Шенкурском и Важском районах, постепенно замирали и прекращались, вследствие затруднений в товарообмене с заграницей.

Комплектование рабочих кадров встретило чрезвычайные затруднения. Россия, наиболее богатая из всех воевавших стран населением и бедная техническими средствами, казалось бы, должна была испытывать наименьшие затруднения относительно рабочей силы. В действительности, вышло скорее обратное.

Мобилизации 1914 года оторвали от промышленности и технического хозяйства 40% рабочих. Они расстроили все отрасли промышленности, особенно тяжело отозвавшись на металлических производствах, наиболее требовательных относительно квалифицированной рабочей силы. Неурегули-

---

[1]) Официальная статистика показывает, что закрытие фабрик и заводов, состоящих под надзором фабричной инспекции за 1914 и 1915 г.г. происходило в следующих размерах:

Районы	Сокращение в %: Заведений	Рабочих
Петроградский	14,3	6,7
Московский	2,4	0,0
Киевский	20,4	7,0
Поволжский	2,8	5,3
Харьковский	3,4	4,4

Таким образом, наибольшее закрытие наблюдалось в Петроградском и Киевском районах, плохо обеспеченных угольным топливом. Меньшее сокращение производства наблюдалось в районах, работавших на оборону, — в Харьковском (металлургические заводы юга), Московском и Поволжском, снабжавшихся топливом (углем и нефтью) в достаточных размерах и более регулярно, благодаря близости к районам его добычи.

рованность рабочих плат, их несоответствие квалификации разных групп, отставание от начавшегося вздорожания жизни, утомление форсированной работой и еще другие факторы — все это создало для промышленности крайние трудности в разрешении рабочего вопроса.

При старом режиме Россия была лишена политических и общественных форм, регулирующих взаимоотношение труда и капитала на современных началах. Государственное вмешательство носило односторонний характер. Рабочий класс не имел организации и политического опыта ответственного и открытого действия, живя почти целиком в атмосфере подполья.

Бесправное положение рабочего класса и отсутствие организованности крайне затрудняли улаживание всяких конфликтов между заводской администрацией и рабочими, между капиталом и трудом. К этому присоединилось чрезвычайное переполнение заводов самыми разнородными элементами, привлеченными высокими заработками и уклонением от воинской повинности, непривычными к заводской дисциплине и чуждыми пролетарской психологии. Эта трудность, гораздо большая, чем в странах Запада, должна быть учтена при оценке достигнутых результатов [1]).

Техническая организация нашей промышленности была одним из наиболее слабых ее мест. Для налаживания новых производств и создания новых предприятий и даже целых отраслей промышленности у русских техников не только не было достаточного организаторского о п ы т а, но часто не хватало и необходимых з н а н и й в незнакомых нашей промышленности отраслях. Между тем, при мобилизациях было изъято, наравне с рабочими, огромное количество ценных технических сил, которые на фронте использовались далеко не всегда по специальности. Эти обстоятельства крайне затруднили промышленное предпринимательство.

Постепенное возвращение части призванных специалистов к их прямому делу, значительная инициатива, самостоятельность и энергия, проявленные массой русских техников как практиков, так и научных работников, привели к тому, что задачи, пугавшие своими трудностями и объемом, все-таки оказались разрешенными [2]).

---

[1]) В. Г р и н е в е ц к и й. — Послевоенные перспективы русской промышленности.

[2]) Развитие промышленности шло четырьмя разными путями: 1) путем частной предприимчивости, 2) путем развития казенных заводов, 3) путем объединения промышленников области известного производства и 4) путем создания общественного предпринимательства в лице военно промышленного комитета, Всероссийского земского союза и союза городов. Главная заслуга последней меры заключается в том, что она внесла в дело снабжения армии дух общественной ответственности. Что же касается восхвалявшейся бережливости, то она подлежит большому

В быстром налаживании новых производств, в расширении и создании новых предприятий русские инженеры показали себя не только энергичными техниками, способными справляться с трудностями самого разнообразного порядка, но и организаторами, умеющими, несмотря на недостаточную подготовку, находить надлежащие формы для решения промышленных задач. Беспристрастный историк будет вынужден впоследствии признать, что в общем и целом русская техника справилась с положением и сделала значительно шире и значительно скорее то необходимое, чего имела право требовать от нее оборона страны [1]).

Снабжение топливом и сырьем. Снабжение топливом до войны покоилось почти исключительно на частном рынке. Государство не вмешивалось ни в дело добычи каменного угля, ни в дело эксплоатации нефтяных площадей. Заготовка дров, даже для железных дорог, также почти целиком находилась в частных руках.

Великая война отняла у русской промышленности от 900 до 1.000 миллионов пудов угля, в том числе: заграничного — 533 милл. пудов и Домбровского — 420 милл. пудов.

Движение на железных дорогах, во время войны, не упало, а возросло, что вызвало, в связи с увеличением норм расходования топлива, общее увеличение расхода топлива железными дорогами и, следовательно, уменьшение количества его, поступавшего в промышленность.

В счет отпавшего миллиарда пудов пришлось увеличить добычу угля Донецкого и других бассейнов, а равно переводить промышленность и транспорт на увеличение потребления дровяного топлива. Однако, принятыми мерами, в особенности, использованием труда военнопленных, бежен-

---

сомнению, ибо против нее говорят многия цифры и, между прочим, следующие:

Во второй половине 1915 г. были даны заказы на 3 дм. полевые пушки по следующим ценам и нижеуказанными заказчиками:

Завод или организация	Дата	Цена за экземпляр	Заказчик
Царицинская группа заводов	17/VIII 1921 г.	10.600 р.	Особое совещание по обороне.
Путиловский завод . . .	23/VIII 1915 „	9.000 „	Г. А. У.
Пермский горный завод.	7/IX 1915 „	6.000 „	Г. А. У.
Ценр. военно-промышл. комитет	7/IX 1915 „	12.000 „	Особое совещание по обороне
Петроградский орудийный завод	13/IX 1915 „	5.000 „	Г. А. У.

[1]) Проф. В. М. Гриневецкий. — Послевоенные перспективы русской промышленности.

цев и освобожденных от призыва в армию рабочих топливной промышленности, удалось значительно поднять добычу каменного угля и нефти [1]).

Добыча нефти во время войны тоже несколько возросла, а добыча торфа осталась без изменения.

Вследствие захвата германцами Домбровского бассейна, прекращения ввоза иностранного угля и увеличения потребления его железными дорогами страны, страна стала ощущать угольный голод все острее и острее, а в 1916 году на сцену появился еще недогруз, составивший для одного Донецкого бассейна внушительную цифру в 116 милл. пуд.

В общем, промышленность не дополучила всего около одного миллиарда пудов угля или половину своего нормального потребления. Поэтому понятно, что, если в первой половине 1916 года замечалось массовое закрытие мелких фабрик и заводов, то к концу второй половины этого года стали останавливаться и крупные промышленные единицы [2]).

Добыча железных и медных руд тоже не осталась без изменения и упала при возросшей на них потребности страны. Судить об этом можно по выплавке металла и по перевозке руды. По главной рудовозной дороге—Екатерининской, перевозка руды в среднем за три года войны упала на 99 милл. пудов или на 24,9%. По рудовозным дорогам Урало-Пермской и Самаро-Златоустовской перевозка возрасла: по первой — на 10 милл. пуд. и по второй — на 9 милл. пудов. Но значительное повышение добычи руд на Урале не компенсировало падения добычи руд на Юге.

Выплавка чугуна и меди во время войны падала систематично. В общем, за три года войны, по сравнению с 1913 г., первая из них упала на 13,6%, а вторая — на 39,8%.

В связи с падением выплавки чугуна, уменьшилась выделка железа в полуготовом виде (на 11,7%) и готовых железа и стали на (18,4%). В общем, по сравнению с 1913 г. выплавка и производство металлов упали (кроме меди) от 11 — 19%, а производство меди почти до 40%. Кроме этого, металлы поступали через Владивосток из заграницы, но

---

[1]) Прежде всего повысилась добыча Донецкого бассейна, которая в 1916 г. дала, по сравнению с 1913 г., увеличение на 207 миллионов пудов. Далее следовал Подмосковный бассейн, давший увеличение в 27 милл. пудов. Другие бассейны тоже дали увеличение. В общем, в 1916 г. недостача отечественного угля, по сравнению с 1913 г., была только 6,6%. Принимая же во внимание увеличение потребления угля железными дорогами, флотом и металлургическими заводами, нам станет ясно, что страна должна была испытывать острый угольный голод.

[2]) М. Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.

лишь в половинном по сравнению с довоенным временем количестве. Отсюда понятно, какой тяжелый кризис должна была переживать металлообрабатывающая промышленность во время войны, т.-е. именно тогда, когда является наибольший спрос на металлы.

Сбор хлопка в Туркестане и в Закавказье также потерпел крупные нарушения. Как известно, оба эти района жили и развивали хлопководство за счет привозного хлеба. В первые годы войны, когда этого хлеба поступало достаточно, Туркестан расширял площадь посева и сбор хлопка увеличивался. Недостаток хлеба в России вызвал понижение привоза его в Туркестан, и с 1916 г. его население было вынуждено переходить к посевам хлебов. Закавказье же сократило площадь посева под влиянием военных событий, и сбор хлопка сразу упал.

Валовой сбор хлопка в обоих указанных районах был по годам следующий (в милл. пудов):

В 1913 году	14,4
» 1914 »	17,3
» 1915 »	19,9
» 1916 »	16,2

Такое изменение сбора хлопка, в связи с сокращением ввоза иностранного хлопка, вызвало в 1916 г. падение общего количества переработанного хлопка на 17,3% [1]).

Выходом из создавшегося кризиса могло бы явиться государственное регулирование снабжения топливом и сырьем всей работы на оборону, но для этой меры, во-первых, была нужна заблаговременная подготовка и, во-вторых, удовлетворительно работающий транспорт. Однако, этих условий не существовало. Централизованное регулирование транспорта из Петрограда на практике оказалось совершенно несостоятельным.

Работа русской промышленности на оборону. В таких тяжелых условиях русской промышленности пришлось мобилизоваться для национальной обороны. Учитывая эту обстановку, интересно проследить общие размеры промышленной работы на оборону, изменения в числе занятых рабочих, достигнутые технические и количественные результаты производства, изменения в положении важнейших отраслей промышленности, эвакуацию предприятий с западной окраины и устройство новых предприятий.

Общие размеры работы промышленности на оборону не могут характеризоваться суммами производства и их сопоставлением с таковыми же мирного времени. Чрезвычайно изменился не только денежный масштаб ценностей, вслед-

[1]) М. Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.

ствие падения рубля, но и самый характер работы: от изготовления частью единичных, частью довольно разнообразных товаров, промышленность должна была перейти к массовому изготовлению, хотя и новых, но более однородных предметов. Весовое сопоставление также не может быть принято за основу в тех отраслях промышленности, где изменился изготовляемый продукт. Средства производства и число предприятий не могут быть мерилом производительности, ибо весьма усилилась двух- и трех-сменная работа, взамен дневной. Наиболее надежным, да и то относительно, критерием остается изменение числа рабочих. Но в этом отношении мы располагаем далеко не полными данными.

О движении рабочих вообще в промышленности, до известной степени, можно судить по данным анкеты особого совещания по топливу к половине 1916 года. Сравнительно с 1908 г., центр дал довольно значительный прирост общего числа рабочих — на 19%. Для Петроградской губернии этот прирост гораздо больше — 144%.

Металлообрабатывающая промышленность центра дала, против мирного времени, колоссальный прирост рабочих — на 110%, а за сентябрь 1916 г. — даже почти на 190%, очевидно, за счет громадного привлечения неквалифицированных рабочих.

Текстильная и родственные ей группы промышленности, снабжавшие армию, получили слабое развитие, а число рабочих в предприятиях с значительной нагрузкой работой на оборону было даже меньше общего числа рабочих в 1908 или 1912 г.г. Но, сверх того, несколько десятков тысяч рабочих приходилось на предприятия, мало или вовсе незанятые работой на оборону.

Наконец, химическая промышленность дала некоторое развитие за 1916 год и гораздо большее за 1917 год. Однако, абсолютное ее значение очень невелико, сравнительно с двумя предыдущими группами.

Прочие группы промышленности можно считать скорее сократившимися за время войны 1914 — 1918 г.г., чем развившимися.

Распространение этих выводов на всю Россию, конечно, невозможно, но можно отметить, что петроградская металлообрабатывающая промышленность получила не меньшее, а, вероятно, даже большее развитие, чем промышленность центра, за счет огромного роста не только частных, но и казенных заводов, не вошедших в статистику. Можно полагать, что подавляющая масса возрастания числа рабочих Петроградской губернии приходится на металлообрабатывающую промышленность. Промышленность юга получила значительное развитие за счет эвакуации с Запада и

устройства новых предприятий, а также расширения старых. Значительно выросла металлообрабатывающая промышленность Урала. Существенное развитие получили химическая, кожевенная, шорно-амуничная и другие отрасли промышленности юга и Урала.

Достигнутые количественные и технические результаты представляют в разных группах весьма пеструю картину. Даже в наиболее развившейся металлообрабатывающей промышленности, на ряду с колоссально развернувшимися производствами, мы находим отрасли, сократившиеся или пришедшие в упадок [1]).

Станки и двигатели. Производство станков для обработки металлов получило необычайное развитие, потому что без него не могла развернуться прямая работа на оборону. Целый ряд заводов, занимавшийся этим делом еще в мирное время, широко развил свое старое производство; другие занялись этим производством вновь и поставили его на должную высоту. Среди заводов, изготовивших во время войны каждый по несколько сот станков, можно назвать: Тульский оружейный, Ю. Штолле, Бр. Бромлей, Добров и Набгольц, Грачев и К[ᵉ] в Москве, Коломенский, Сормовский, Брянский, Людиновский, Краматорский и др [2]). Это производство, представлявшее из себя наиболее слабое и отсталое место русского машиностроения, выросло чрезвычайно, не только количественно, но и качественно. Многие заводы поставили производство по типу нормализованного или массового. Тульский оружейный завод, Ю. Штолле, технические школы, объединенные «Земгором», Краматорский, Сормовский и Брянский заводы строили станки весьма тонкие или сложные и давали лучший фабрикат, чем большинство скандинавских или иных импортеров военного времени.

Производство двигателей оказалось в более трудных условиях. Первоклассные заводы, строившие дизели, работали почти исключительно для морского ведомства; другие заводы, имевшие это производство, также были загружены заказами, но исполнять их могли лишь чрезвычайно медленно, вследствие затруднений с получением материалов и топлива.

Еще труднее были условия производства машин для текстильной и других отраслей промышленности [3]).

---

[1]) Проф. В. Гриневецкий. — Послевоенные перспективы русской промышленности.

[2]) Там же.

[3]) Там же.

Условия производства боевого снабжения вообще.

Производство боевого снабжения, имевшее первенствующее значение для хода военных событий, в довоенное время было почти незнакомо русской частной промышленности. Война властно предъявила требования на широкое развитие производства предметов боевого снабжения, и промышленность, не взирая на все затруднения, должна была откликнуться на этот призыв.

Трудности в изготовлении предметов боевого снабжения заключаются прежде всего в том, что эти предметы, за ничтожными исключениями, требуют такой степени точности работы, к какой не привыкла наша промышленность, обслуживавшая общие потребности населения страны. Даже те отрасли этой промышленности, которые занимались изготовлением паровозов, двигателей разных систем, металлообрабатывающих станков и пр., были далеки от той точности выделки, которая требуется при изготовлении предметов боевого снабжения.

Чтобы охарактеризовать числовыми данными сложность и степень требуемой точности в подобных производствах, приводим таблицу данных по отношению к некоторым предметам [1]:

В нижней графе этой таблицы приведены цифры, характеризующие требуемую точность работы. Столь высокая ее степень при выработке некоторых военных изделий, как, например, винтовки и пулемета, необходима вследствие требования взаимозаменяемости отдельных частей, которые рассылаются в виде запаса вместе с винтовками и пулеметами и сопутствуют войскам во время их боевых операций, вплоть до полей сражений. Последнее условие дает возможность быстрого восстановления боевой годности оружия, без отправки его на завод, простой и скорой заменой испортившейся части запасною частью. Но так как почти все части огнестрельного оружия выдерживают при стрельбе громадные давления, то, во избежание прорыва газов, пригонка их должна быть очень плотной. Поэтому и всякая запасная часть, чтобы прийтись вплотную к любому экземпляру оружия, должна быть сработана с общею для всех громадною точностью.

Указанная точность поверяется особыми мерительными приборами — лекалами, число которых, как видно из таблицы, очень велико. Изготовление лекал — дело очень трудное, доступное лишь высококвалифицированным мастерам. Так как лекала от употребления неизбежно стираются, то после некоторого износа они уже становятся не-

[1]) А. Маниковский. Боевое снабжение русской армии в войну 1914 — 18 г.г.

	Винтовка	Револьвер	Пулемет	Станок его	Патрон, не считая пороха	Дистационная трубка 22"
Число отдельных частей	106	54	282	126	4	46
Число переходов	1.443	823	2.488	597	127	386
Число лекал . .	540	424	830	234	95	478
Число обмеров .	812	562	1.054	361	120	814
Число потребных станков на одно изделие (в смену)	2	1,5	30	8	$\frac{3}{1000}$	0,25
Число рабочих на одно изделие (суточного выхода).	6	4	112	40	$\frac{4}{1000}$	0,71
Время работы на одно изделие:						
а) одной работы (чистке время) часов	42	30	700	170	2 мин.	2,5
б) фактическое прохождение всех переходов месяцев	6	4	6	3	2	3
Средний вес потребных станков — пудов	около	50	пу	дов		70
Максимальный вес потребного прибора:	около	1.500	пу	дов	300	700
станка, молота, пресса.						
Требуемая точность работы в 0,001 (от—до) . .	0,005 — — 0,001	0,005 — — 0,002	0,002 — — 0,0005 — 0	0,005 — 0,002	0,005 — — 0,002	0,005 — — 0,002

пригодными и заменяются новыми. Для определения степени износа лекал существуют особые справочные лекала, по которым и изготовляются рабочие серии лекал. Для того же, чтобы быть уверенным в точности самих справочных лекал, на каждом заводе имеется специальная серия особо тщательно хранимых образцовых лекал, которые никогда не пускаются в работу и служат для поверки по ним справочных серий. Если же к сказанному добавить, что лекала готовятся для меньшей изнашиваемости из каленой стали, окончательную отделку которой можно производить лишь после некоторого, не малого (до нескольких месяцев) промежутка времени, когда исчезнут неизбежные при всякой закалке внутренние натяжения, то станет ясным, как трудна, длительна и дорога эта работа и какого искусства и технических средств требует она от завода. И ранее того, как вполне наладится это дело, завод фактически не может приступить к производству, если только, конечно, он не боится почти поголовного брака своих изделий; самый же простой способ остановить работу завода на долгое время — это лишить его лекал.

Из сказанного ясно, что для изготовления предметов боевого снабжения не достаточно солидной постановки завода в смысле удовлетворения требований, предъявляемых к общей промышленности. Такие заводы долго не справятся с делом, в чем убеждает нас опыт великой войны.

Когда большая часть общей промышленности была привлечена к работе на снабжение армии, потребовались огромные усилия и очень много времени для соответствующего инструктирования технического персонала заводов и для воспитания самих рабочих, в смысле приучения их к степени точности, требуемой для военных изделий. Не только простые рабочие, но и мастера, и даже большая часть инженеров общей промышленности в начале своей работы на оборону не представляли себе с достаточной осязательностью необходимости считаться с какою-то «тысячной дюйма», а тем более, еще и «с ее долями». Лишь путем болезненных уроков, т.-е. когда забраковывались целые партии изделий, все участники работы приходили к сознанию, что эта «тысячная» не вздор, не простые разговоры, а реальная действительность, за несоблюдение которой завод несет значительные убытки, а рабочие платятся крупными вычетами. Однако, необходимо отметить, что в большинстве случаев для достижения указанной точности нужны только пригодные для точной работы станки, надлежащее оборудование, соответствующая организация приемки изделий (браковка) и строгая школа работы. И если все это проводится с должной настойчивостью, то дело налаживается быстро. Далее надо уже только поддерживать заведенный порядок

и не распускать вожжи. Не редко бывало, что заводы, долго и бесплодно бившиеся над установлением какого-либо производства военного изделия и с великим трудом достигшие положительного результата, потом сами удивлялись пережитым затруднениям. Причины же неудач почти всегда лежали в том, что завод не следовало в точности указаниям правительственных инструкторов или из соображений неправильно понимавшейся экономии, или по мудрствованиям своих руководителей пытался обойти или сократить курс обучения точной работе [1]).

В общем, нашей промышленности, во время войны, пришлось пройти хорошую школу, которая принесла ей несомненную пользу.

Все сказанное относится к наиболее простым, по степени требуемой точности, изделиям боевого снабжения, каковы, например, артиллерийские снаряды, капсюльные втулки, трубки упрощенных образцов, ручные гранаты, бомбометы и минометы. Производство же более сложных в указанном отношении предметов, каковы: винтовки, пулеметы, дистанционные трубки, взрыватели безопасного типа, артиллерийские орудия и др., уже настолько сложно и своеобразно, что является посильным лишь солидным заводам, занимающимся специально выработкой этих предметов. Вследствие этого, заводы, хотя и мощные по своему техническому оборудованию и располагающие выдающимся техническим персоналом, но ранее не занимавшиеся массовым изготовлением предметов боевого снабжения, все же требуют, как показал опыт великой войны, значительного времени для налаживания у себя такого производства, при чем им приходится переживать и все затруднения, неизбежно присущие всякому новому производству, хотя, конечно, в значительно меньшей степени, по сравнению с заводами слабыми, а тем более, вновь создаваемыми.

Так, при каждом обращении военного ведомства к частной промышленности с предложением заказов, можно было убедиться, как в полной неподготовленности последней к изготовлению предметов боевого снабжения, так и в отсутствии у нее той гибкости и приспособляемости, без которых немыслим быстрый переход к новому массовому производству, хотя и близкому к ранее существовавшему. Даже такие элементарно-простые производства, как ручных гранат, мин, разного рода осветительных приборов, совершенно простых трубок и капсюльных втулок, и те не могли долго наладиться собственными силами частной промышленности, вследствие незнакомства ее с подробностями этих

---

[1]) А. А. Маниковский. — Боевое снабжение русской армии в войну 1914 — 1918 г.г.

производств и отсутствия специального руководительства. Здесь, между прочим, ярко сказались все отрицательные места нашей промышленности, взращенной в условиях нездоровой бюрократической политики: отсутствие предприимчивости, широты взглядов и настоящего коммерческого расчета — у хозяев предприятий; крайняя рутинность и отсутствие инициативы — у технического персонала и сильная отсталость, часто граничащая с безграмотностью, — у рабочего состава. Непривычка при этом работать с точностью еще более затрудняла для нашей промышленности переход на военные изделия, где требуется точность, как сказано выше, исключительная. И лишь после того, как оказывалась помощь со стороны военных специалистов-техников, дело налаживалось [1]).

О трудностях постановки производства предметов военного снабжения вообще можно судить по примерам, приводимым П. Каратыгиным в его труде «Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны».

Вот они. Автомобильная фирма «Форд» в Дейтройте (Америка) могла выпускать в день до 3.500 автомобильных моторов. Американским правительством 22-го ноября 1917 г. фирме был дан срочный заказ на 5.000 авиамоторов системы «Либерти». Предполагалось, что в виду сходственности работ фирма сможет в короткий срок приступить к выполнению заказа и выпускать по 50 моторов в день, не прекращая своей обычной работы. Однако, для новой работы пришлось переоборудовать многие мастерские и долго приспосабливаться к новой конструкции. Производство началось только в мае 1918 года и давало количества значительно ниже контрактных (8 моторов за весь май, 66 — за июнь, 440 — в июле и 1.242 — в октябре). Несмотря на все старания администрации и рабочего персонала, заказ так и не был выполнен в установленной цифре до самого перемирия (11-го ноября 1918 года). Причинами такой задержки и малой успешности работ были: первоначальная ошибка в расчетах оборудования производства (рабочая площадь мастерских для этой работы была определена в 32.000 кв. метров, в действительности же потребовалось 49.000 кв. метров, что вызвало новую перестановку многих сотен машин на заводе, не прекращавшем своей обычной работы по выпуску автомобилей) и слишком спешная передача модели, недостаточно еще разработанной и подвергшейся во время самых работ целому ряду поправок и изменений в деталях (за 14 месяцев было внесено 1.013 конструктивных поправок).

---

[1]) А. А. Маниковский. — Боевое снабжение русской армии в войну 1914 — 1918 г.г.

Французы для перехода фабрик и заводов к массовому военному производству определяют время так: для ружейных, патронных и снарядных военных заводов — 6 месяцев; для орудийных, автомобильных и авиационных военных заводов — 9 — 10 месяцев, для гражданских заводов (при переходе на военное производство) — не менее года.

Германские казенные и частные военные заводы смогли удовлетворять предъявляемые им требования на полевые легкие пушки и гаубицы через 4 месяца подготовки, французским заводам на это потребовалось 1½ года, и все же французское производство не превышало ¼ германского. Выпуск пулеметов у французов начался через 3 месяца подготовки, но в самых ничтожных количествах (по 5 пулеметов ежедневно с ноября 1914 г. по апрель 1915 г.), у германцев через 2 месяца (по 200 пулеметов ежедневно с сентября 1914 года по 8 августа 1915 года), при чем производственный максимум был втрое больше французского и достигнут на 6 месяцев раньше.

Массовое изготовление винтовок в Германии стало возможным через 5 месяцев, во Франции — через 11 месяцев. Производство тяжелых орудий во Франции и Германии началось с третьего месяца войны, при чем в течение первых трех лет германское производство превысило французское в 5 раз. Германское 13 мм. противотанковое ружье было сконструировано и поступило на снабжение армии через 6 месяцев после предъявления требования.

Английские заводы смогли начать усиленное производство снарядов и ручного оружия с четвертого месяца войны. На переход частных промышленных предприятий к изготовлению военных предметов в Англии предполагалось достаточным 6 недель, но фактически заводы смогли развить производство не ранее 2 — 3 месяцев; через 9 месяцев производство снарядов и взрывчатых веществ смогло уже с избытком покрывать все текущие потребности армии.

В области химической борьбы германские химические заводы оказались в состоянии в короткий срок переходить к массовому изготовлению боевых газов, тогда, как французским и английским заводам потребовались сроки от 4 до 10 месяцев[1]).

Наконец, прямо поразительный пример: всемирно известный завод Шнейдера в Крезо (Франция) еще дольше,

---

[1]) П. Каратыгин.—Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны.

чем американцы, не мог справиться с изготовлением наших 22″ трубок, хотя он их нам же готовил во время Японской войны. И если в неуспехах американских заводов нельзя отрицать известной доли германского влияния, то французский завод Шнейдера заподозрить в этом уже никак нельзя. В конце-концов дело наладилось лишь после того, как его инструктировал, по части наших 22″ трубок, согласно просьбе самого французского министерства снабжений, председатель нашего заготовительного комитета ген. Гермониус (бывший начальник трубочного завода) и был командирован туда наш специалист по трубкам полковник Плазовский.

Этот пример в высшей степени характерен и его следует очень твердо запомнить. Он указывает, как легко забывается и расстраивается даже хорошо налаженное производство мощного завода, работающего к тому же все время на военный рынок, и как любое производство может быть сведено почти на нет, если оно было прекращено без оставления хотя бы небольших кадровых мастерских (ячейки), где производство продолжалось бы все время, хотя бы в малом размере[1]).

Из приведенного ясно, как необходимо иметь заранее составленный и строго обдуманный план мобилизации промышленности для военных целей, положив в основу этой мобилизации твердый костяк казенных заводов, на котором можно было бы, в случае войны, развить какую-угодно мускулатуру частной промышленности. Но этого в довоенной России сделано не было, и нам пришлось прибегнуть к малоплодотворным заказам за границей.

Таким образом, в труднейшее для нас время, нам пришлось влить в американский рынок колоссальное количество золота, создать и оборудовать там на наши деньги массу военных предприятий. Другими словами, мы за наш счет произвели мобилизацию американской промышленности, не имея возможности сделать того же по отношению к своей собственной. В меньшей степени мы сделали то же самое и для промышленности Англии, Франции и Японии. Конечно, при более спокойном и внимательном отношении к делу можно было бы в значительной степени сократить число затраченных миллиардов, если бы, ограничившись заказами в Америке лишь самого необходимого количества боевого снаряжения, приобрести там же побольше заводского оборудования и со всей энергией обратиться к раз-

[1]) А. Маниковский.—Боевое снабжение русской армии в войну 1914—1918 г.г.

витию собственной промышленности и, тем самым, прочно поставить на ноги самих себя.

Винтовки. Теперь обратимся к рассмотрению развития во время великой войны производства винтовок.

В довоенный период главное управление генерального штаба поставило главному артиллерийскому управлению требование выпускать во время войны с наших трех оружейных заводов (Тульского, Сестрорецкого и Ижевского) ежедневно по 2.000 винтовок, т.-е. 50.000 винтовок в месяц (считая 25 рабочих дней).

Когда вспыхнула война, оружейные заводы приняли все меры к поднятию своей производительности и тем не менее смогли дойти до заданной цифры лишь через 8 месяцев войны.

Причинами такой задержки явились:

1) ничтожные наряды заводам в последние годы довоенного периода заглушили с великим трудом развившееся производство, разогнали и распылили не только людей, но и станки, инструмент, лекала и, самое главное, — навыки;

2) призыв в армию, снявший с оружейных заводов высококвалифицированных, наследственно из поколения в поколение изучавших свое ремесло, рабочих и сильное оскудение рынка рабочих-специалистов, как следствие тех же призывов;

3) недостаток неквалифицированных рабочих, уходивших в самое горячее время в деревню на полевые работы, и неоднократный отказ Совета Министров объявить оружейные заводы милитаризованными, «считаясь с вполне лояльным и в общем спокойным настроением фабрично-заводского населения и опасаясь дать повод к нежелательным толкам и волнениям»;

4) вред, нанесенный мобилизационной готовности оружейных заводов в довоенное время заказами таких предметов, для которых следовало иметь самостоятельные заводы, как-то: механических станков, пулеметов, станков для них, револьверов, шрапнелей, пружин накатника для полевых орудий, взрывателей, патронных обойм, вьючных приспособлений, пик для кавалерии и пр. Все эти предметы с возникновением войны оказались также в самом срочном спросе и при том в максимальных количествах, а потому выбросить их из заводов оказалось невозможным, так как для производства их нигде не было подготовлено соответствующих мастерских;

5) возложение на оружейные заводы, сверх изготовления новых винтовок, еще и ремонта винтовок, испорченных в огромном количестве на театре военных действий, и

6) путы, которые связывали деятельность начальников казенных заводов, а именно, масса бессмысленных стеснений и бюрократического формализма; в этом отношении казенные заводы были поставлены в несравненно худшие условия, чем любой частный завод с его нормальными коммерческими приемами.

Несмотря на все эти неблагоприятные обстоятельства, наши оружейные заводы, имея для военного времени задание на 50.000 винтовок в месяц, т.-е. на 600.000 штук в год, в действительности изготовили:

	Новых.	Исправлено.
за 6 месяцев 1914 г.	133.899	143.887
за 1915 год	739.446	119.208
„ 1916 „	1.301.453	18.586
„ 1917 „	1.111.393	7.750
Всего	3.286.291	289.431

Война же предъявила требования на винтовки в размере 200.000 штук в месяц или 2.400.000 штук в год, а за 3½ года войны — на 8.400.000 штук. Отсюда видно, что наши оружейные заводы с удовлетворением требований на винтовки, предъявленных войной, не справились [1]).

Пулеметы. Производство пулеметов, включающее в себя производство ружейное, как свою составную часть, является гораздо более сложным и трудным. Предельная точность в нем — 0,0005 дюйма, в то время, как в ружейном — 0,001 дм.; некоторые же части замка пулемета не терпят никакого допуска и пригоняются «в притирку», т.-е. должны быть изготовлены с точностью самих лекал, чего в ружейном производстве не имеется. Поэтому, понятно, что если установление производства винтовок представляет громадные затруднения даже для солидных механических заводов, то тем более непосильным для них явилось производство пулеметов.

В России в довоенное время пулеметное производство было поставлено на Тульском оружейном заводе, пулеметный отдел которого к началу войны находился в таком же слабом состоянии, как и оружейный, и был расчитан на выход всего 700 пулеметов в год, т.-е. на 58 пулеметов в месяц.

Требования, предъявленные к этому заводу, обязывали его изготовить к 1-му января 1915 года 4.990 пулеметов. С объявлением войны Тульский завод усилил до возможной степени производительность своего пулеметного отдела и к назначенному сроку изготовил 4.985 пулеме-

[1]) А. Маниковский. Боевое снабжение русской армии в войну 1914—1918 г.г.

тов, т.-е., можно сказать, выполнил предъявленное к нему требование.

В течение первого года войны новых требований на пулеметы из ставки верховного главнокомандующего не поступало. Однако, главное артиллерийское управление, почуявшее уже размах войны по требованиям на 3 дм. снаряды и на винтовки, по своей инициативе, оказало на Тульский завод максимальное давление, благодаря которому последний широко развил свое производство.

Какова была постановка дела в пулеметном отделе Тульского завода, лучше всего судить по свидетельству известного специалиста пулеметного производства — американского инженера Беккера, который прибыл в Россию для руководства созданием частного пулеметного завода и пожелал, ранее начала переговоров, осмотреть постановку дела на Тульском заводе. Вернувшись из Тулы, он официально заявил военному министру, генералу Поливанову, что он поражен всем виденным, что ничего подобного он не ожидал найти в России, что и в Америке такой завод считался бы исключительным, и что ему «положительно нечему учить русских», а потому остается только вернуться домой [1]).

Помимо усиления производства Тульского завода, главное артиллерийское управление приняло меры и к размещению заказов на пулеметы за границей. Его опасения относительно возможности предъявления верховным командованием внезапных требований, оказались основательными. В августе и сентябре 1915 года было предъявлено требование о доведении к половине января 1917 года числа пулеметов в армии до 31.170 штук. Естественно, что с таким требованием Тульский завод справиться не мог, и пришлось обратиться к иностранным заказам.

Таким образом, и в области пулеметного производства мы должны установить, что подготовка этого производства не отвечала возможным требованиям европейской войны.

Винтовочные и пулеметные патроны.

Производство ружейных и пулеметных патронов, установленное у нас на Петроградском и Луганском патронных заводах, было развернуто в 1914 году для ежегодного изготовления 600 милл. штук. «Дальнейшее усиление выходов патронов не признавалось возможным, так как наши пороховые заводы — Казанский и Шостенский, выделывавшие винтовочный порох марки В. Л., могли давать в год только около 125.000 пудов. На Охтенском заводе винтовочный порох не изготовлялся. Из указанных 125.000 пудов

[1]) А. А. Маниковский. Боевое снабжение русской армии в войну 1914—1918 г.г.

возможно было снарядить до 600 миллионов 3 лин. патронов. Форсировать работу пороховых заводов признавалось несоответственным, вследствие того, что в 1912 году была обнаружена порча винтовочных патронов, как результат недоброкачественного пороха[1]).

Первые полгода войны протекли в отношении требований на ружейные и пулеметные патроны спокойно.

Отсутствие тревоги за ружейные и пулеметные патроны продолжалось до января 1915 года, когда совершенно неожиданно командование потребовало подачи этих патронов в размере 150 миллионов, а затем и 200 миллионов в месяц.

Гром грянул, — говорит А. Маниковский, — и нашим заводам пришлось, выбиваясь из сил и форсируя работу до пределов, явно опасных, усиливать выход существовавшего производства с одновременным расширением и установкой нового оборудования. Чтобы охарактеризовать степень интенсивности производившихся работ, достаточно сказать, что патронные заводы работали 350 дней в году и по 22 часа в сутки. К счастью, командированному в Америку специалисту удалось сразу купить готовую партию пороха, близко подходившего по баллистическим качествам к нашему марки В. Л., и потому представилась возможность усилить снаряжение патронов.

Несмотря на такое развитие производительности наших патронных заводов, было ясно, что им далеко не угнаться за нормами, установленными верховным командованием и все время неудержимо возраставшими. Поэтому главное артиллерийское управление в 1915 году вошло с представлением о постройке нового патронного завода с производительностью в 840 миллионов патронов в год. Но разрешение было получено только в марте 1916 г.

Таким образом, война предъявила требования на винтовочные и пулеметные патроны, в три раза превосходившие самое крайнее напряжение производства наших патронных заводов. Вследствие этого пришлось начать постройку нового мощного патронного завода, а до начала его работы перебиваться заказами патронов за границей. Все это должно привести нас к выводу, что с необходимым развитием производства ружейных и пулеметных патронов наша промышленность во время войны не справилась.

Артиллерийские орудия. Если наша промышленность не оказалась в состоянии справиться с производством винтовок, пулеметов и патронов к ним, то в еще более беспомощном положении она явилась перед требованием про-

[1]) А. Маниковский.—Боевое снабжение русской армии в войну 1914—1918 г.г.

изводства артиллерийских орудий разных систем и калибров.

Для удовлетворения этой потребности в довоенное время мы располагали тремя заводами, находившимися в руках разных ведомств, а именно: Петроградским орудийным — военного ведомства, Обуховским орудийным — морского ведомства и Пермским пушечным — горного ведомства. Кроме того, мы имели Петроградский, Киевский, Брянский арсеналы, предназначенные для ремонта орудий, лафетов, станков и др.

Петроградский орудийный завод, находившийся в центре Петрограда и занимавший площадь всего в $^1/_3$ десятины, был небольшим техническим заведением, которое только по недоразумению носило громкое название «орудийного завода». По существу, это была просто крупная орудийная мастерская, работавшая из рук других заводов, поставлявших ей отливки и поковки, за отсутствием у нее своего литейного цеха. Его сборочные были тесны и недостаточны; кузница — ничтожных размеров, допускавшая работу лишь 12 кузнецов; ковочные средства ограничивались всего двумя ¼-тонными молотами; специальных пушечных станков было очень мало: по десятку сверлильных, нарезательных и полировальных; всех же станков было около 780.

Между тем, на этот завод было возложено изготовление новых орудий шести различных и очень сложных систем. Всего же в нем было установлено до 20 отдельных производств, для каждого из которых надо было иметь свое помещение и свое оборудование.

Это было все, чем располагало военное ведомство по части изготовления артиллерийских орудий, и при том в Петрограде, т.-е. под угрозою возможных во время войны ударов врага.

Обуховский орудийный завод был мощным и вполне удовлетворительно оборудованным для изготовления орудий всех систем и всех калибров — крупных, средних и мелких. Но этот завод принадлежал морскому ведомству, а заказы военного ведомства принимал лишь постольку, поскольку эти заказы были для него удобны и выгодны. В выполнении заказов он в первую голову ставил требования морского ведомства, к заказам же военного ведомства относился довольно небрежно. Так, например, Обуховский завод, на ряду с другими немногими сильными заводами, имевшими хорошо поставленное стальное производство, привлекался к изготовлению трудно выделываемых крупных снарядов, бронебойных и фугасных, но за последние перед войной 6 — 7 лет эта работа завода имела для военного ведомства отрицательное значение. Небольшой заказ 11 дм.

бомб Обуховским заводом исполнялся более шести лет, и к войне еще не был закончен. Заказ на две тысячи 12 дм. бомб, данный заводу, был отнят через 2 года, так как завод не подал ни одного снаряда[1]).

Тем не менее этот завод имел исключительное значение, потому что на нем было прочно установлено производство панорамных прицелов для скорострельной артиллерии, зрительных труб и биноклей. Правда, для этого производства сырое стекло получалось из Германии, так как производства надлежащего стекла в России установить не удалось, но тем не менее, имея соответствующие запасы стекла на случай войны, можно было найти удовлетворительный выход из затруднений.

Пермский пушечный завод, находившийся в распоряжении горного ведомства и изготовлявший орудия из лучшей в мире стали, вплоть до войны оказывался недостаточно оборудованным и в течение долгого ряда лет поддерживался на границе умирания. Громадным стеснением для его развития являлся существовавший порядок ассигнования ему денег. Неоднократные сношения военного ведомства с министерством торговли и промышленности не могли изменить этого порядка, препятствовавшего заводу принимать своевременные меры для поднятия производительности. Кроме того, все доводы главного артиллерийского управления о необходимости поддерживать установленное производство разбивались о несогласия министерства финансов на отпуск денег. Департамент государственного казначейства неизменно заявлял, что министерство финансов решительно протестует против проповедуемого артиллерийским ведомством принципа питания завода работой для охранения его готовности к широкой производительности[2]).

О какой же подготовке мобилизации военной промышленности можно было думать после приведенных слов распоряжавшегося всеми денежными ассигнованиями ведомдомства? В этом была наша самая больная язва, здесь находился корень нашей инертности до войны и нашей беспомощности во время войны.

Кроме казенных заводов, военное ведомство для заказа орудий или частей к ним пользовалось в довоенное время услугами некоторых частных заводов. Первое место среди них необходимо отвести Путиловскому заводу.

---

[1]) А. А. Маниковский. — Боевое снабжение русской армии в войну 1914 — 1918 г.г.

[2]) Там же.

Путиловский завод, принадлежавший акционерному обществу, в довоенное время исполнял заказы военного ведомства на некоторые орудия, а во время войны изготовлял почти половину всех орудий калибра в 6 дм. и меньше. Кроме того, он владел патентами Шнейдера. Наша 3 дм. скорострельная пушка выработана была на Путиловском заводе и, по справедливости, должна называться системою Путиловского завода.

Таким образом, этот завод в отношении технических сил и оборудования, являлся одним из наиболее мощных и полезных для военного ведомства заводов. Но он, как почти все частные заводы, находился в руках банкиров, которые, прежде всего, заботились об извлечении из него наибольшей прибыли, и в гораздо меньшей степени о доведении его производительности до максимальных пределов. Поэтому во время войны пришлось сперва взять Путиловский завод в казенную опеку, назначив туда правительственного директора, а затем и наложить на него секвестр с отстранением от дел всего бывшего до того времени частного правления. После этих мер производительность завода значительно увеличилась. В общем, Путиловский завод, подал нашей армии за период 1915 — 1917 г.г. 4.728 орудий калибром от 3 — 6 дм. включительно [1]).

Кроме того, на удовлетворение потребностей военного ведомства во время войны работала Царицынская группа, в которую вошли заводы: Царицынский, Сормовский, Коломенский, Металлический и Лесснер. Из них только Сормовский еще до войны был привлечен казенным Петроградским орудийным заводом к изготовлению болванок для 3 дм. полевых пушек.

Царицынский завод, хотя и носил громкое название «орудийного», и специально для этого производства был создан, но до конца войны ни одного орудия для армии самостоятельно не изготовил, так как не имел для этого надлежащего оборудования.

Группа Царицынских заводов в июле 1915 года получила заказ на 2.500 штук 3 дм. пушек, по бешеной цене — 10.600 рублей за пушку, и, конечно, заказа не выполнила [2]).

Наконец, необходимо еще упомянуть о попытке, сделанной Центральным военно-промышленным комитетом, заняться изготовлением 3 дм. орудий; с этою целью означенный комитет объединил шесть следующих заводов: Путиловский, Обуховский, Ижорский, Франко-Русский, Феникс и

---

[1]) А. А. Маниковский — Боевое снабжение русской армии в войну 1914 — 1918 г.г.

[2]) Там же.

Николаевский, при чем окончательную сборку должен был производить Путиловский завод.

Это начинание было тоже более, чем странным, потому что в состав группы привлекались Путиловский и Обуховский заводы, за которыми числились недоимки по тем же 3 дм. орудиям. Но комбинация нам станет несколько яснее, если принять во внимание, что цена, по которой группа брала заказ, была в 12.000 руб. за пушку, и это в то время, когда Петроградский орудийный завод готовил эти пушки по 5.000 рублей за штуку.

Однако, несмотря на столь высокую цену и на то, что в состав группы были привлечены два самых мощных орудийных завода России, из этой комбинации ничего не вышло, потому что все, что могли изготовить Путиловский и Обуховский заводы, они должны были сдать военному ведомству по своим более ранним, еще не выполненным обязательствам, а от остальных заводов, хотя и очень мощных самих по себе, толку никакого быть не могло, потому что они не были заблаговременно приспособлены [1]).

К началу войны фактически состояло на вооружении армии (не считая ополчения и крепостей) 7.907 орудий разных калибров, вместо положенных 8.085 орудий, т.-е. на 2¼% меньше, при чем этот недостаток падал на запасные орудия. В общем, на 16-ти баталионную пехотную дивизию у нас приходилось 54 орудия, т.-е. столько же, сколько и в Австро-Венгрии; в Германии же на 12 баталионную дивизию приходилось 80 орудий, т.-е. значительно более, чем у нас.

Вследствие этого, а также полного непредвидения характера, масштаба и продолжительности войны и допущенной возможности вести ее лишь на запасы, заготовленные в мирное время, и на скромную производительность существовавших орудийных заводов, потребность армии в орудиях сразу же превзошла все, что могли дать эти заводы. Очень остро сказался недостаток в тяжелой артиллерии — полевой и особенно осадной. Из числа орудий этого типа (от 6 — 12 дм.) у нас изготовлялись лишь 6 дм. пушки Шнейдера, в количестве не более 30 штук в год на Путиловском заводе. О 12 дм. и 16 дм. гаубицах легкого типа, т.-е. могущих следовать за войсками, в роде немецких или английских, мы и думать не могли. Поэтому по части орудий мы должны были прибегнуть к помощи наших союзников, а они, не имея особого избытка, не могли уделять нам много, а если и уделяли, то с большим опозданием, особенно в отношении более крупных калибров.

[1]) А. А. Маниковский. — Боевое снабжение русской армии и войну 1914 — 1918 г.г.

В конечном результате, непредвидение огромного масштаба, технического характера и значительной продолжительности войны, а также грубо ошибочное мнение, что большую современную войну можно вести только на запасы, заготовленные в мирное время, явились причинами несоответствия нашей артиллерии требованиям современной войны.

Отсюда, уже как неизбежные следствия, вытекали и все остальные недочеты.

3 дм. выстрелы. Теперь нам необходимо обратиться к рассмотрению постановки у нас в довоенное время и во время войны изготовления артиллерийских выстрелов, с недостатка которых начались все наши беды и неудачи на фронтах, откуда с первых же недель войны стали раздаваться вопли отчаяния, больно отзывавшиеся во всей России и не прекращавшиеся в течение целого года. В недостатке снарядов все увидели главнейшую причину наших поражений, и потому понятна та тревога, которая была поднята у нас в тылу, когда эта причина стала ясной. Прежде всего, необходимо отметить, что наиболее острый недостаток, о котором только и говорилось в течение почти всего первого года войны, был недостаток в выстрелах к 3 дм. скорострельным пушкам. О недостатке выстрелов к более крупным калибрам заговорили лишь с осени 1915 года. Поэтому в первую голову надо рассмотреть вопрос о снабжении 3 дм. выстрелами, подготовленными в довоенное время, и об изготовлении новых 3 дм. выстрелов во время войны.

Норма запаса выстрелов на 3 дм. орудия была установлена в 1908 году в размере 1.000 выстрелов на орудие. В 1912 году эта норма была повышена до 1.500 выстрелов на орудие; на приступ к этому увеличению был отпущен кредит только в размере 10 миллионов рублей, вместо 60 миллионов, да и эту сумму оказалось возможным лишь с трудом разместить по заводам, вследствие слабой их производительности.

Хранение указанных 1.000 выстрелов на орудие распределялось между строевыми частями (428 выстрелов) и местными парками — остальные 572 выстрела. Первые 428 выстрелов были в готовом виде и составляли «возимый запас» (в батареях и артиллерийских парках). Вторая категория выстрелов содержалась, в видах достижения наиболее долгого хранения, в неодинаковом виде, а именно:

1) местные парки типа А имели пушечные патроны в неокончательно снаряженном виде, т.-е. гильза, боевой заряд, капсюльная втулка и снаряженный заряд соединены в патрон, но дистанционная трубка в шрапнели не ввернута;

2) местные парки типа Б и типа В имели пушечные патроны в разобранном виде, т.-е. порох в отдельных готовых зарядах, в герметических ящиках, шрапнели с пулями, но не снаряженные порохом, капсюльные втулки и трубки — в герметической укупорке [1]).

С объявлением мобилизации должно было начинаться снаряжение патронов. Срок мобилизационной готовности всех парков до последнего определялся в 480 дней.

Когда вспыхнула война и сразу обнаружился огромный расход пушечных патронов, то были приняты экстренные меры к ускорению мобилизации местных парков, в результате чего все до последнего парка были поданы на фронт на 120-й день, а не на 480-й день после начала мобилизации.

Одновременно с этим стало ясно, что запаса пушечных патронов не хватит для решения задач войны и что необходимо безотлагательно принять меры к созданию новых запасов артиллерийских выстрелов.

Это задание главное артиллерийское управление предполагало выполнить путем развития частных заводов, уже знакомых с изготовлением снарядов, помогая им в преодолении затруднений по выписке из-за границы станков и прессов предпочтительно перед другими претендентами на заказы, дабы не создавать вредной для дела погони за заграничным оборудованием, получать которое было очень трудно и рассредоточивать которое по мелким заводам, а тем более по вновь создаваемым или никогда не готовившим снаряды, было совершенно не целесообразно.

Но на деле вышло не так. 9-го сентября 1914 года по приказанию военного министра, ген. Сухомлинова, у него на квартире были собраны представители тех заводов, которые могли бы изготовлять снаряды. На этом собрании, из обращения военного министра к заводчикам и из самого необычного факта подобного совещания, для заводчиков стало ясно, что государство очень нуждается в снарядах, и что вопрос о цене имеет второстепенное значение.

11-го сентября подобное же совещание состоялось у помощника военного министра, ген. Вернандера, на котором начальник генерального штаба, ген. Беляев, заявил о критической необходимости получать снаряды в количестве втрое большем, чем собравшиеся заводчики предполагали разобрать, и по какой-угодно цене.

Подобное заявление сразу поставило поставщиков в положение хозяев, диктующих условия и цены, не говоря уже

[1]) А. А. Маниковский. — Боевое снабжение русской армии в войну 1914—1918 г.г.

о том, что оно было равносильно опубликованию на весь мир о важном дефекте нашей боевой мощи.

С этого момента военное ведомство стало буквально засыпаться предложениями на поставку снарядов, но, при ближайшем ознакомлении с этими предложениями, становилось в огромном большинстве случаев ясным жадное стремление к легкой и скорой наживе, к получению значительных авансов, но отнюдь не желание вывести страну и армию из трудного положения. При таких условиях заводское оборудование, которое можно было достать, главным образом, из-за границы, и притом в очень ограниченном количестве, перекупалось по бешеным ценам спекулянтами и вырывалось у солидных заводов. Точно также переманивался личный состав, по части которого заводы бедствовали с самого начала войны. Наконец, началась злостная спекуляция с валютой, бороться с чем было очень трудно и военному ведомству, и кредитной канцелярии министерства финансов. Словом, началась такая спекуляция на снарядах, подобно которой еще не видел свет и в результате которой расплодилась масса мелких, немощных в техническом отношении и просто дутых предприятий, поглощавших с поразительной прожорливостью и с ничтожной производительностью всякого рода оборудование, инструментальную сталь, металлы, топливо, транспорт, рабочие руки, технические силы и валюту.

Таким образом, вместо того, чтобы взять промышленность и разных спекулянтов в свои руки, военному ведомству пришлось попасть самому в их цепкие лапы и сыпать в их ненасытную и бездонную утробу сотни миллионов народного достояния, получая от них за это лишь ничтожную помощь в деле обороны [1]).

Все это вышло вследствие того, что в мирное время не было выработано плана снабжения армии во время войны, не была обдумана и подготовлена мобилизация промышленности, а во время войны не была проведена национализация важнейших фабрик, заводов, копей, рудников и пр.

Беспрестанное давление с фронта, вследствие наступавшего снарядного голода, крайнее возбуждение общественного мнения, требовавшего усиления заказов без всяких рассуждений, действительно ничтожная производительность в это время нашей снарядной промышленности, застигнутой войною в состоянии совершенной неподготовленности, и полное непонимание дела и отсутствие организаторских способностей у лиц, стоявших во главе военного ведомства, — вот условия, в которых находилось производство снарядов.

---

[1]) А. А. Маниковский. — Боевое снабжение русской армии в войну 1914 — 1918 г.г.

Обращаясь теперь к вопросу, как нашей промышленности удалось справиться с задачей изготовления 3 дм. снарядов, необходимо указать, что над этим изготовлением работали: 25 заводов — по шрапнелям, 17 заводов — по гранатам, 3 отдельных организации: ген. Ванкова, всероссийского союза земств и городов и центрального военно-промышленного комитета, и группа Путиловского завода.

Результаты этой работы свидетельствуют о том, насколько правильна и целесообразна была первоначальная идея главного артиллерийского управления создать крупные центры производства снарядов, отбросив все мелкие заводы, на которые приходилось назначать и инструкторов, и наблюдающих, и приемщиков, и браковщиков, т.-е. распылять ту техническую силу, которой не хватало и для крупных заводов.

Еще лучших результатов можно было бы достигнуть путем национализации всех заводов, способных изготовлять снаряды, приписки всех мелких заводов к более крупным и создания, таким образом, могучих центров производства, находившихся в руках правительства. Такое решение значительно облегчило бы использование оборудования, технической и рабочей силы, топлива, металла и, главным образом, транспорта, ибо способствовало бы созданию известной системы, взамен полной бессистемности, царившей у нас во время войны в вопросах обеспечения заводов, работавших на оборону, топливом, сырьем и продовольствием и крайне угнетавшей наш и без того слабый железнодорожный транспорт.

Беспорно, наша промышленность и при бессистемности дала во время войны очень много, пресытив вполне нашу армию в 1916 году 3 дм. снарядами. Но если была бы проведена в мобилизацию промышленности вышеуказанная система, то, во- первых, это пресыщение армии наступило бы значительно раньше, т.-е. уже в то время, когда наша армия, в действительности, испытывала снарядный голод и, имея снаряды в малом количестве, совершала свое геройское отступление 1915 года из Польши и Галиции, когда в оборонительных боях маневренного характера находились все наши 13 армий, действовавшие на западном фронте против врага, богато снабженного артиллерийскими средствами.

Задержка массового выхода 3 дм. снарядов с наших заводов заставила военное ведомство обратиться к заказам этих снарядов за границею и притом в крупных размерах. Эти заказы обнаружили еще одну сторону нашей неподготовленности к войне, а именно, наше полное незнакомство с заграничным рынком, услугами которого нам было суждено широко пользоваться в течение всей

войны. За это незнакомство мы заплатили дорогою ценою и народного золота, и народной крови.

Причин указанного незнакомства было две:

1) вследствие отданного после русско-японской войны категорического запрещения заказов и покупок за границею всего того, что, хотя бы и по более высокой цене, могло быть изготовлено или добыто в России, у нашего военного ведомства порвались живые связи со многими заграничными промышленными предприятиями и очень понизилась осведомленность о заграничной военной технике, и

2) наше министерство торговли и промышленности и его агенты, находившиеся за границею, заграничного рынка не знали.

Вследствие изложенного, нашему военному ведомству сначала пришлось столкнуться с толпой жадных аферистов, а затем оказаться в руках английского правительства, которое настойчиво стремилось монополизировать в своих руках все снабжение русской армии и даже проверять целесообразность наших заграничных заказов. Во вторую половину войны, когда работа наших заводов уже вполне покрывала потребность армии, английскому правительству, тем не менее, удалось заказать для нас уже ненужные нам 3 дм. снаряды.

Трубки и взрыватели. В соответствии с изготовлением корпусов 3 дм. снарядов, во время войны необходимо развить производство: дистанционных трубок — для шрапнелей и взрывателей — для гранат. Оба эти производства очень сложны, капризны, требуют большой точности работы и специального оборудования, а также особо обученного технического персонала.

В довоенное время дистанционные трубки у нас готовились на двух казенных и одном частном заводах, с общею производительностью около 300.000 штук в месяц, до 3½ миллионов за год.

Такая производительность, понятно, не могла удовлетворить требований армии. Надежд на развитие своего производства было очень мало, ибо специалистов этого тонкого производства в нашей частной промышленности не существовало, а в казенной их только хватало для обслуживания своих заводов, к которым теперь предъявлялись самые жесткие требования и на усиление выхода и на расширение производства.

В виду этого наше внимание сразу было обращено на заграничный рынок. Но все наши заказы трубок за границей существенной пользы нам не принесли, так как они были выполнены и прибыли к нам с большим запозданием. Выручили нас в конце-концов русские казенные заводы.

Изготовление взрывателей сопряжено с большими трудностями, так как для них требуется сталь высшего качества (трудная в обработке) и станки, особенно сильные и точные.

В довоенное время у нас взрыватели готовились только на двух казенных заводах, с общею производительностью около 40.000 штук в месяц. В виду этого во время войны пришлось прибегнуть к заказам за границей и в своей частной промышленности.

Размещать заказы на взрыватели явилось делом более легким, чем заказы на трубки, ибо изготовление взрывателей проще. Но на деле вышло, что, несмотря на сильно пониженные требования как от материала, так и по части точности, частные заводы почти сплошь с этой работой не справились и ни один из них контрактных сроков не соблюл.

Тогда пришлось прибегнуть к изготовлению «суррогатов» взрывателей и лишь по нужде допускать их в армию. Такими суррогатами явились:

1) старая ударная трубка образца 1884 года, несколько переделанная в смысле увеличения ее безопасности,

2) новая латунная трубка образца 1915 — 1916 г.г., которую могла готовить любая мастерская, имевшая токарное оборудование, и

3) взрыватели марок 13 ГМ, 1 ГМ, 15 ГТ и 14 ГТ, которые представляли из себя лишь незначительные изменения ударных трубок обр. 1884 г.

Что касается заграничных заказов на взрыватели, то они давались лишь на безопасный тип, т.-е. на марки 3 ГТ и 4 ГТ. Заграничные заводы справлялись с этой работой не лучше наших частных заводов, что, конечно, указывает на величину технических трудностей этой работы.

Подвижной состав жел. дор.

Если производство всех видов боевого снабжения имело первостепенное значение для поддержания боеспособности армии, то для поддержания выносливости всей страны такое же значение имело производство подвижного состава железных дорог.

Это производство в довоенное время было поставлено в России совершенно твердо и технически сильно.

Паровозостроением было занято 8 крупных заводов, а вагоностроением — 17 — 20 заводов. Полное использование производительной способности всех этих заводов и увеличение ее во время войны имело, как мы увидим ниже, в следующей главе, неоценимое значение для ведения самой войны и для поддержания народного хозяйства, но этого сделано не было. При наличии общей годовой производительной способности наших 8 паровозостроительных заводов в 1.500 паровозов, этими заводами было построено:

в 1914 году — 742 паровоза
» 1915 » — 870 »
» 1916 » — 576 »

т.-е. в среднем 729 паровозов в год или менее 50% их производительной способности, при чем из 576 паровозов, построенных в 1916 г., два наши южные завода дали 60%, а остальные заводы всего 40%. При общей годовой производительной способности наших вагоностроительных заводов в 45.000 штук, этими заводами в течение 1914—1916 г.г. было построено, в среднем, около 27.000 штук в год, т.-е. около 60% производительной способности заводов.

Такой результат надо приписать, прежде всего, недальновидной и скаредной политике министерства путей сообщения, а также крайним затруднениям в снабжении материалами и полуфабрикатами паровозо- и вагоностроительных заводов центра и севера России.

В результате этой политики министерства путей сообщения и безурядицы в снабжении заводов мы пришли к совершенно нелепому явлению, а именно: за три года великой войны (1914—1916), не взирая на развитие нашей промышленности, мы строили паровозов, в среднем, почти вдвое меньше, чем в годы русско-японской войны (1904 — 1905 г.).

Повозки. Производство повозок разного рода имело в России в довоенное время чрезвычайно слабое развитие с ничтожным производством автомобилей и малым производством военных повозок различных специальных типов. Потребности страны покрывались преимущественно ввозом из-за границы, кустарной и мелкой промышленностью.

Война выдвинула колоссальный спрос на повозки. Из-за границы, почти исключительно из Америки, пошел массовый ввоз автомобилей, на многие сотни миллионов рублей. Внутри страны начали устраиваться в разных районах 8 крупных автомобильных заводов, которые, однако, в 1917 году еще не успели пустить в ход своего производства. Военные повозки самых различных типов, пароконные и двуколки, исполнялись некоторыми заводами десятками тысяч в год, а более сложные изделия, как, например, походные кухни и зарядные ящики, — тысячами в год. В результате, получилось громадное развитие производственных средств, отчасти временно приспособленных, отчасти специально созданных для повозочного дела.

Таким образом, наша металлообрабатывающая промышленность до известной степени расстроила или утратила во

время войны свои старые отрасли производства, но зато развила новые, которые отвечали на запросы войны, а по своей технической организации и по процессам работы являлись более современными. В смысле умения организовать дело, ставить новые производства и быстро добиваться результата, наша отсталая металлообрабатывающая промышленность сделала за время войны крупный шаг вперед.

Химическая промышленность. Химическая промышленность в довоенное время была у нас одной из весьма слабых групп, почти лишенной многих важных отраслей, как, например, обработки каменноугольных продуктов, производства фармацевтических веществ, искусственных удобрений и т. д. Крупная химическая промышленность по производству кислот и оснований, не имевшая базы широкого и развивающегося потребления, также не обладала достаточной устойчивостью.

Война своим чрезвычайным спросом взрывчатых веществ, для производства которых в России не хватало основных материалов, совершенно новой потребностью в средствах газовой борьбы, спросом на фармацевтические и другие продукты поставила перед нашей химической промышленностью чрезвычайно трудные задачи. Ей пришлось организовать целые новые отрасли производства: обработку продуктов каменноугольной перегонки, производство взрывчатых веществ, средств газовой борьбы, фармацевтических продуктов и пр. Расширение ряда существовавших и устройство многих новых предприятий осложнялось тем, что в довоенное время оборудование заводов шло преимущественно из-за границы, а самые заводы устраивались иностранными техниками. Тем не менее, русская промышленность и русская техника, в общем, широко справились с поставленными войною задачами: производство кислот за время войны значительно увеличилось; обработка продуктов коксования получила на юге России грандиозное развитие, по сравнению с ничтожеством довоенного производства. Почти то же самое наблюдалось и в других отраслях этой промышленности [1]).

Хлопчато-бумажная промышленность. Текстильная промышленность, в своей хлопчатобумажной отрасли, являлась безусловно наиболее развитою частью русской промышленности. При всем этом она являлась чрез-

---

[1]) Проф. В. И. Гриневецкий. — Послевоенные перспективы русской промышленности.

вычайно слабой, по сравнению с гигантами этой продукции — Великобритании и Соединенных Штатов Америки. В довоенное время в России на душу населения приходилось всего 6 фунтов переработанного хлопка, тогда как Германия имела 14 фунтов, Великобритания — 48 фунтов и Соединенные Штаты — 32 фунта. Кроме того, и это наше производство наполовину работало на иностранном хлопке.

Вспыхнувшая война, как уже сказано выше, закрыла ввоз в Россию иностранного хлопка, что вызвало в 1915—1916 г.г. временное расширение хлопководства в России, но тем не менее, последнее не могло покрыть всей потребности армии и населения страны. В первые недели войны, под влиянием паники на рынке, текстильные фабрики сократили производство на 50—60%. Однако, уже с половины августа 1914 года растерянность и неопределенность уступили место нормальному ходу дел: появились вновь покупатели на мануфактурные товары, возобновился приток денег, банки снова пошли шире навстречу нуждам промышленности. Вследствие небывалых по своим размерам заказов для армии, а также усиленного спроса на товары, вырабатывавшиеся до войны в Царстве Польском, многие текстильные фабрики, еще за год до того с трудом влачившие существование, зимою 1914 года и весною 1915 года работали безостановочно почти круглые сутки и тем не менее, по недостатку хлопка и топлива, не могли справиться с удовлетворением спроса страны. Все запасы, не имевшие раньше сбыта, оказались вскоре распроданными. Фабрики, исполнявшие заказы военного ведомства, работали в январе — феврале и марте 1915 года и по праздникам; во время пасхального периода ткацкие и прядильные отделы приостановили работу на 1½ недели, красильные же приступили к работам по истечении первых трех дней праздника. Уже с ноября 1914 года, фабрики, главным образом, центрального района работали с 5 час. утра до 10 час. вечера (до войны с 6 час. утра до 6½ час. вечера), уплачивая двойную плату за излишние часы. И все же многие фабриканты, не успевая выполнять принятого заказа, вынуждены были отдавать заказы из своей пряжи на сторону, небольшим фабрикам в 100—200 станков, так что и работа на последних, где раньше обнаруживался застой, снова оживилась. Лишь, начиная с апреля 1915 года, вследствие недостатка хлопка, топлива и рабочих рук, прядильно-ткацкие фабрики сократили производство, несмотря на то, что спрос не только не уменьшался, но даже возрастал. Все это уже в 1915 году привело к хлопчатобумажному кризису.

Небывалое увеличение спроса в армию на фабрикаты из льна, пеньки и джута, равным образом, не могло получить удовлетворения, несмотря на то, что Россия в довоенное время являлась поставщиком почти всего льна на мировой рынок — до 95%, и имела, таким образом, полное обеспечение сырьем. Причиною этого явилась ничтожная фабричная переработка льна. Владея почти всем льном в мире, мы льняные ткани, в большинстве, получали из-за границы.

Шерстяная промышленность. Приблизительно в таких же условиях у нас оказалось и производство шерстяных тканей. Земледельческая и скотоводческая Россия в довоенное время должна была главную массу тонкой шерсти ввозить из-за границы, так как наше овцеводство давало почти исключительно грубую шерсть. В то же время Россия вывозила избыток грубой шерсти, при чем стоимость вывоза почти никогда не превышала ¼ стоимости ввоза шерсти. В общем, фабричная переработка шерсти, давшая в 1912 году около 5 миллионов пудов пряжи, при ввозе 2¾ миллионов пудов шерсти, основывалась почти на половину и более на иностранном ввозе сырья. Грубая же русская шерсть, в значительной мере, не выходя на рынок, шла преимущественно на домашнюю и кустарную переработки. Фабричная переработка давала менее 1½ фунтов на душу населения. При таких условиях, естественно, во время войны должен был наступить кризис и он наступил, несмотря на предельное развитие деятельности на суконных фабриках и на разрешение им занимать женщин и подростков сверхурочными, праздничными и ночными работами [1]).

Кожевенная промышленность. В таком же положении мы оказались во время войны и в области кожевенной промышленности. Владея огромным количеством скота и повысив значительно в военное время его убой на нужды армии, мы не оказались в состоянии справиться с выработкою кож и с переработкою их в кожевенные изделия. В довоенное время Россия получала огромное количество выделанных кож и кожаных изделий из-за границы. Затруднения, возникшие во время войны в заграничных сношениях, неминуемо должны были сказаться и сказались в области кожевенной промышленности на удовлетворении нужд не только населения страны, но даже армии, для которой пришлось обращаться к крайне невыгодным в финансовом отношении и затруднительным в смысле доставки заказам обуви в Америке [2]).

---

[1]) В. Гриневецкий. — Послевоенные перспективы русской промышленности.

[2]) Там же.

Эвакуация промышленности Польши и Прибалтийского края.

Наконец, для характеристики обстановки, в которой приходилось работать на удовлетворение нужд армии и населения во время войны, необходимо сказать несколько слов об эвакуации промышленности из Польши и Прибалтийского края. Означенная эвакуация была произведена перед оставлением русскою армиею этих окраин и протекала в крайне разнообразных и неблагоприятных условиях.

Промышленность западной части Польши, а именно, богатейший Лодзинский фабричный район почти не был затронут эвакуацией. Лишь незначительная часть фабрикатов была вывезена из Жирардова; из Лодзи же с окрестностями вывезти ничего не удалось, вследствие того, что этот район уже с сентября 1914 года начал переходить из рук в руки сражавшихся сторон и, в конце-концов, с отступлением на Бзуру и Равку, был очищен нами. Из Варшавы нами были эвакуированы более или менее полно лишь немногие важнейшие металлообрабатывающие предприятия. Эвакуация Северо-Западного края также была далеко не полной: Либава нетронутой попала в руки германцев, но Рига, усилиями и энергией представителей военного ведомства и общественных организаций, была эвакуирована почти полностью, хотя сами промышленники относились к этому вопросу далеко не сочувственно. Транспортные задачи эвакуации были грандиозны: для одной Риги потребовалось более 20.000 вагонов, при чем каждое из крупнейших предприятий, вроде «Проводника», «Всеобщей Компании Электричества», «Русско-Балтийский завод» и «Феникс» вывезло по несколько тысяч вагонов.

Все эвакуировавшиеся предприятия направлялись в «Московский железнодорожный узел» с тем, чтобы дальнейшее следование и новое размещение предприятия осуществлялось, по возможности, по инициативе предпринимателей; властью ограничивалась лишь западная черта территории, переходить которую не разрешалось. Варшавские и рижские металлообрабатывающие заводы разместились в Екатеринославе, Кременчуге, Харькове, Воронеже, Москве, Твери, Рыбинске, Нижнем-Новгороде и т. д. Резиновое предприятие «Проводник» поместилось в Москве и ее окрестностях, текстильные, обувные и другие, подобные им, предприятия размещались в центральном районе и в Москве. Большинство предприятий, и из них самые крупные, восстанавливались на новом месте полностью, перевозя не только оборудование, но и весь рабочий состав, сохраняя все заказы и всю клиентуру. Меньшая часть предприятий вывозила лишь оборудование, но и то иногда не полностью,

теряла людей и клиентуру. Вывезенное ими оборудование распределялось по другим предприятиям, а в иных случаях оставалось брошенным в Московском узле, люди расходились и дело погибало.

Размещение восстанавливавшихся предприятий в южном районе и на Волге оказалось довольно удачным. Другие предприятия, попавшие в Москву и севернее ее, сильно теряли в снабжении сырьем и топливом, а также в быстроте восстановления. В общем, надо признать, что промышленный центр получил невыгодную перегрузку, тогда как восток был использован недостаточно, а Сибирь осталась совершенно нетронутой. Во всяком случае, эвакуация 1915 года, исполненная отчасти планомерно, но больше хаотически, представляла собой очень крупное экономическое явление.

Создание новых и развитие старых предприятий шло независимо от эвакуации и усиливало производственную мощь русских областей. Большая часть крупнейших заводов получила существенный, иногда чрезвычайный рост во время войны. Некоторые предприятия развивались по определенному плану с предвидением перехода на мирное производство, как, напр., заводы Сормовский, Коломенский и Кулебакский, представившие весьма мощную промышленную группу, направленную, главным образом, на обслуживание всех видов транспорта. Другие предприятия, особенно, петроградские и некоторые общественные, развивались исключительно в расчетах на военные заказы, без широких планов работы в мирное время, без учета снабжения материалами и близости к рынкам сбыта [2]).

К 1917 году народное хозяйство России уже испытывало жестокий угольный, продовольственный, мануфактурный и обувный голод. Главное условие успеха работы промышленности — свободная перевозка грузов по железным дорогам — исчезло. Все нужные для производства материалы немобилизованная промышленность, т.-е. та, которая только и могла дать что-нибудь населению, получала лишь по удовлетворении потребностей промышленности, работавшей на оборону. Сказанное относится как к получению самих материалов, так и к получению вагонов для перевозки приобретенных материалов. В результате, замирание закрывавшей свои производства немобилизованной промышленности должно было отразиться и на положении промышленности, работавшей на оборону.

Теперь, подводя итоги изменениям нашей промышлен-

---

[2]) В. Гриневецкий. — Послевоенные перспективы русской промышленности.

ности, совершившимся во время великой войны, и результатам ее деятельности, необходимо указать:

1) плана мобилизации промышленности и приспособления ее к условиям военного времени не существовало;

2) государство не оказало на нее никакого влияния в смысле национализации, контроля над производством и над распределением, если не считать неудачной попытки правительства регулировать перевозки грузов по железным дорогам;

3) военная перестройка промышленности сильно запоздала и протекала стихийно и не столько в зависимости от самой промышленности, сколько по вине правительства, в лице министерства торговли и промышленности, обнаружившего полное незнакомство с вверенной его попечению отраслью народного хозяйства и не менее полное безучастие к ее судьбе;

4) с лета 1915 года эта перестройка, под влиянием общественного подъема, пошла чрезвычайно энергично, но должна была считаться с исключительно тяжелыми условиями оборудования, недостатком рабочих, малой подготовленностью техников, с кризисом снабжения сырьем и топливом и с расстройством транспорта;

5) учитывая объем задания, краткость срока и тяжесть условий его разрешения, следует признать достигнутые результаты нежданно благоприятными как для русской техники, так и для предпринимательства; при этом фактически большинство заказов, распределенных в России, исполнялось ранее заграничных;

6) развитие коснулось, главным образом, металлообрабатывающей промышленности и химической, являвшихся в довоенное время наиболее слабыми отраслями; оно выразилось в расширении старых и устройстве новых предприятий, а также в установке новых производств;

7) оборудование предприятий, а равно и их размещение, включая предприятия эвакуированные, иногда производилось без учета условий получения сырья и топлива, чем, в значительной степени, ограничивалась экономическая возможность продуктивного использования расширенного производства.

Условия работы промышленности Великобритании. Вступая в великую войну, Великобритания, прежде всего, как и другие страны, рассчитывала на ее скоротечность, а затем — на огромную мощь своей промышленности вообще и, в частности, военной.

Помимо казенных заводов и арсеналов, в Англии имелись частные заводы, обслуживавшие армию и флот, с общим капиталом в 341.050.000 рублей [1]).

Уже один размер акционерного капитала, вложенного в эти предприятия, в достаточной степени характеризует их мощь и вполне объясняет, что небольшая армия Великобритании имела право рассчитывать на беспрепятственное удовлетворение всех своих нужд в смысле боевого снабжения.

Однако, английская металлургическая и военная промышленность была приспособлена, главным образом, для удовлетворения нужд могучего Великобританского флота, а не сухопутной армии, небольшой размер которой делал из нее сравнительно небольшого покупателя. Поэтому прежде всего английское правительство энергично взялось за расширение уже существовавших казенных заводов и арсеналов и за создание новых заводов. Число рабочих на заводах, изготовлявших боевое снабжение, было увеличено во много раз. В течение периода менее года возникло около 715 крупных фабрик и заводов, работавших на оборону и созданных, благодаря выгодным условиям, предоставленным для этого дела правительством.

Заботясь о снабжении военной промышленности топливом, английское правительство решило наложить свою руку на угольные копи. Все предпосылки для плановой организации этой промышленности были на лицо: высокий органический состав капитала, концентрация средств производства и рабочей силы, сосредоточение угольных копей в руках небольшой группы предпринимателей и, наконец, организованность углекопов.

Первой мерой правительства было установление максимальных цен на уголь и заметное повышение заработной платы. Цена на уголь была определена в 6½ шиллингов на тонну. Заработная плата была повышена на 15%. По обыкновению, первые мероприятия в области государственного контроля оказались половинчатыми, но дальнейшее развитие войны заставило более реально подойти к государственному регулированию угольного вопроса. Тогда сначала были национализированы угольные копи южного

[1]) Мих. Павлович (М. Вельтман). — Мировая война 1914 — 1918 г.г. и грядущие войны:

	Акцион. капитал.
Армстронг, Витворт и К°	95.000.000 руб.
Виккерс, Максим и К°	85.800.000 »
Каммэль, Лерд и К°	40 700.000 »
Вильям Бигдмор, Дальмуир	37.000.000 »
Джон Браун, Клайдбанк	35.000.000 »
Динамитный трест Нобеля	32.850.000 »
Артиллерийские заводы в Ковентри	14.000.000 »
	341.050.000 »

Уэльса, а через несколько месяцев эта система распространилась на все угольные копи Англии.

Принципы английской временной национализации копей были таковы: [1])

1) государство устанавливает контроль в области производства и распределения угля; государство-контролер стало угольным диктатором; копевладельцы привлекались на началах делового сотрудничества;

2) копевладельцам была гарантирована средняя довоенная норма прибыли; за основу вычисления прибыли принимался довоенный уровень добычи угля и предпринимательской прибыли;

3) сверх-прибыль распределялась следующим образом: 80% идет в пользу государства, остальные 20% — в пользу копевладельцев; из этих 20%, три четверти, т.-е. 15% всей сверх-прибыли, поступало в фонд расходов по управлению предприятиями, амортизации и т. п.;

4) за основание при фиксации цен на уголь принималась довоенная цена тонны; дальнейшее повышение цен на уголь шло на повышение заработной платы; так, в 1917 году цена на уголь была повышена на 2½ шиллинга за тонну при одновременном повышении заработной платы углекопов.

В отношении перевозки и распределения угля правительство выработало схему, дававшую максимум экономии при передвижении угля от копей к потребителям. Этот план, в общем, дал 700 миллионов тонн-миль экономии. Был учрежден государственный институт для исследований рациональной постановки научной организации труда на угольных копях.

Нигде в области регулирования промышленности государственный контроль не оправдал себя так блестяще, как в области угольной промышленности. Опыт, произведенный английским правительством, доказал необходимость национализации такой важной отрасли народного хозяйства, как угольная промышленность.

Весною 1915 года уже вполне определился широкий размах войны и вместе с тем обнаружилась опасность недостатка металла, сосредоточенного в руках крупных фирм. В виду этого 24 июня 1915 года Ллойд Джордж в своей речи в палате общин указал на необходимость установления государственного контроля над металлическим рынком.

2 июля 1915 года парламентом был принят билль о мобилизации промышленности (Munitions of War Act), в силу которого всякое промышленное заведение,

---

[1]) С. Мирный — «Мобилизация промышленности в Англии и С. А. Соединенных Штатах в войну 1914 — 1918 г.г.».

способное изготовлять снаряды или вообще материал, могущий быть годным для войны, могло быть объявлено «национализированным предприятием» (controlled etablishment), т.-е. учреждением, находящимся под контролем правительства. Последнее получало право регулировать производство в данном предприятии, устанавливать в нем условия фабрикации, величину рабочего дня, размеры заработной платы, запрещение стачек и т. д.

Благодаря этому закону правительство получило возможность, во-первых, объявить контролируемыми предприятиями все 715 крупных фабрик и заводов, уже работавших на оборону, а, во-вторых, мобилизовать все нужные силы и средства для создания 27 колоссальных государственных заводов, предназначенных для изготовления предметов боевого снабжения [1]).

Мобилизация предприятий производилась постепенно, а кроме временной национализации предприятий, работавших на оборону, в Англии был введен еще приоритет в снабжении всех вообще предприятий сырьем и полуфабрикатами и установлены рационы для потребления означенных материалов различными предприятиями.

Для установления приоритета в снабжении была выработана шкала приоритета, по которой работа на оборону давала право на приоритет первой степени, работа особого национального значения (напр., вывоз, являвшийся обеспечением иностранного курса) — следующей и так далее в нисходящем порядке.

Установив приоритет по характеру работы предприятий, необходимо было установить еще распределение материалов между предприятиями одной и той же категории. В этом случае за основание для регулирования английское правительство избрало размер покупок, производившихся предприятием в довоенное время. Так, например, департамент контроля над хлопком ограничил количество машин, которое могла иметь какая-либо фирма для переработки американского хлопка, условием, что она выполнит требования, предъявленные к импортерам контролем бумажной пряжи, и что она будет снабжать своих покупателей пряжи (т.-е. фабрикантов) в той же пропорции, как и в последние два года. В такой высокоорганизованной промышленности, как хлопчатобумажная, не встречалось технических затруднений для применения регулирования указанным путем, но во многих отраслях металлообрабатывающей промышленности для этой цели приходилось вырабатывать специальные ограничения.

---

[1]) Мих. Павлович (М. Вельтман). Мировая война 1914—1918 г.г. и грядущие войны.

Работа промышленности Франции. С большими, чем в Великобритании, затруднениями, пришлось встретиться во время великой войны промышленности Франции и, главным образом, вследствие того, что ее богатейшие углем и рудою области были с первых же дней войны захвачены германцами.

Все французские металлургические и военные заводы и судостроительные компании были объединены в один могучий трест, во главе которого находится комитет «Union des industries metallurgiques et minieres», руководивший целым рядом синдикатов. Среди последних важнейшая роль принадлежала синдикату военных фабрикантов, объединявшему около 25 военных фирм и в том числе: заводы Шнейдера в Крезо, Marine-Homecourt и Chatillon-Commentry. Кроме этого синдиката, особое значение имел еще синдикат судостроительных фирм. Из всех этих предприятий важнейшими являлись заводы Шнейдера.

Когда началась великая война во Франции были мобилизованы и призваны в армию не только все рабочие и инженеры, работавшие на электрических станциях, химических и металлургических заводах и проч., но и весь военнообязанный состав пушечных, патронных, оружейных, пороховых и других заводов. Вследствие этого боевое снабжение армии сразу было ослаблено. Так, например, на одном крупном военном заводе, на котором до войны работало 14.000 человек, после мобилизации осталось всего 10.000 человек, на другом заводе, где работало 5.000 человек, осталось всего 3.000. Более того, некоторые крупные металлургические заводы вынуждены были закрыться за недостатком рабочей силы.

Сражение на Марне явилось поворотным пунктом в жизни французской промышленности во время великой войны. Правительство объявило мобилизацию промышленности, и сотни фабрик и заводов, никогда не работавших для военных целей, были милитаризованы и стали изготовлять предметы боевого снабжения. Тысячи рабочих и инженеров, опрометчиво оторванных в период мобилизации армии от своей обычной деятельности, были постепенно возвращены с фронта к покинутым станкам, и вскоре целая армия инженеров и рабочих начала готовить в колоссальном количестве предметы военного снабжения. При этом вся кустарная мелкая и средняя промышленность была распределена по территориальным округам и приписана к более крупным и мощным заводам. На последних было возложено инструктирование и руководство в техническом и хозяйственном отношениях всех меньших членов их групп.

Для наилучшего использования в целях обороны всех рессурсов страны в 1916 г. были окончательно созданы: «Ми-

нистерство вооружений и военных фабрикаций», «Хлебный исполнительный комитет», «Младший статс-секретариат перевозок и снабжений»и были окончательно же формулированы программы «Армейской комиссии», «Комиссии сбережений» и «Комиссии рынков». Последние две комиссии имели задачей борьбу с хищениями и финансовыми злоупотреблениями и контролировали контракты, заключавшиеся государственными органами с поставщиками [1]).

Результаты получились блестящие, и французская армия более уже не испытывала недостатка в предметах боевого снабжения. Более того, организация была развернута настолько широко, что Франция неоднократно обращалась к союзникам (России и Италии) с просьбою о присылке рабочих для более продуктивного использования заводского оборудования.

Работа промышленности Германии.

Промышленность Германии, удивившая весь мир своею мощью, пережила во время великой войны три различных периода напряжения.

Основою германской металлургической, военной и судостроительной промышленности явились знаменитые заводы Круппа, Эргардта, Тиссена и др., работавшие в довоенное время на мировой рынок. Все эти заводы, повидимому, имели определенные задания на время войны, к исполнению которых заблаговременно приготовились.

Все данные указывают на то, что план войны, разработанный германским генеральным штабом, основывался на расчете быстро подавить врага не только массою живой силы, но и массою технических средств, среди которых первое место принадлежало предметам боевого снабжения.

Мобилизация промышленности была объявлена в Германии через шесть дней после мобилизации армии, и тысячи новых рабочих, техников и инженеров явились на предусмотренные расписанием фабрики и заводы. Достаточно сказать, что по окончании этой мобилизации на одних заводах Круппа оказалось свыше 39.000 новых рабочих, в добавок к 80.000, работавшим в мирное время. Нечего и говорить, что постоянный состав рабочих всех заводов, обслуживавших оборону, получил отстрочки призыва в армию, но эта льгота не была распространена на другие предприятия.

Указанная организация германской промышленности существовала в течение первых месяцев войны (маневренный период во Франции), когда обнаружился превосходивший все расчеты и ожидания расход предметов боевого снабже-

---

[1]) П. Каратыгин.—Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны.

ния. Правительство попробовало привлечь к работе на оборону менее крупные фирмы, работавшие еще в мирное время на военное ведомство, но и эта мера не избавила от тревог за снабжение армии.

Между тем, вся остальная промышленность Германии оказалась в тяжелом положении. Отсрочки по призыву в армию на нее не распространялись, рабочие уходили или по мобилизаци или добровольцами, приток заказов прекратился, мастерские пустели, стал ощущаться недостаток сырья. Такие условия неминуемо повели к тому, что некоторые фабрики, в надежде на скорое окончание войны, сократив свои штаты, мужественно продолжали бороться с тяжелою обстановкою, а другие, за недостатком рабочих рук и материалов, принуждены были закрыться.

Угасание цветущей германской промышленности открывало мрачные перспективы населению страны, а вместе с этим и идее борьбы и победы. Поэтому правительству пришлось принять особые меры для поддержания промышленности вообще и еще большего развития ее для усиления снабжения армии. В этих видах в конце 1914 года был создан «Военно-промышленный комитет», в составе представителей различных трестов и других промышленных объединений. Правительство предоставило некоторым из них обширные права и вместе с тем устранилось от всякого вмешательства в их дела, чем дало наибольшую возможность проявить творчество и инициативу [1]).

Указанное мероприятие, лишенное всякого бюрократизма, оказало благодетельное влияние на германскую промышленность. Каждое предприятие могло продолжать свою работу мирного времени, но если оно изъявляло готовность принять на себя выполнение военного заказа, то ему предоставлялась отсрочка призыва рабочих в армию, отпускалось необходимое сырье и топливо и гарантировалась быстрая и верная оплата труда.

С одной стороны, выгодные условия при надвигавшейся безработице являлись спасением для многих предприятий. С другой стороны, чрезвычайно развитая в Германии стандартизация производства позволяла заводам сравнительно легко приспособляться к изготовлению тех или иных военных изделий, на которые был наибольший спрос.

Скорее других на военное положение перешли рудники, металлургические, автомобильные и оптические заводы, так как для них дело сводилось к сосредоточению своей деятельности исключительно на предметах, нужных военному ведомству. Заводы механические, машинные и литейные требовали уже более значительного переустройства. Особенно

---

1) Н. Дейч. — Основы военного хозяйства.

трудным оказалось положение текстильной промышленности, вследствие недостатка сырья, и фабрик и мелких изделий, спрос на которые, за закрытием иностранного рынка, сильно упал. С большими трудностями, но некоторым из последних все-таки удалось приспособиться к производству мелких предметов солдатского снаряжения.

Таким путем в течение первых двух лет войны военно-промышленному комитету удалось без вмешательства правительства произвести перевод большого числа предприятий к работе на оборону страны. О полном использовании всех сил и средств промышленности вопроса еще не возникало. Приняты были только меры к спасению промышленности от гибели, и деятельность торговых операций, остановившаяся было вследствие прекращения вывоза, снова оживилась, получив необходимые ресурсы и большое количество работы, благодаря усиленному и все возраставшему спросу военного ведомства.

Однако, с увеличением числа предприятий, работавших на оборону, был создан новый и очень трудный вопрос обеспечения их рабочею силою.

Первые мобилизации отняли у немобилизованной промышленности большую часть рабочей силы. В то же время, колоссально разросшийся фронт и втянутые в войну Турция и Болгария, не имевшие своих военных заводов, требовали все возрастающего количества боевого снабжения и прочего военного имущества. Для удовлетворения такой потребности и мобилизованной германской промышленности не хватало уже ни рабочих, ни заводов, ни станков. Необходимо было строить новые заводы и пополнять их новым рабочим составом в то время, когда находившиеся в действии заводы страдали от недостатка рабочих рук.

Положение становилось очень тяжелым. Около этого времени к верховному командованию германскими армиями были призваны генералы фон-Гинденбург и Людендорф. Разбираясь в силах и средствах Германии и сложившейся обстановке, они пришли к сознанию необходимости решительных мероприятий, которые дали бы возможность благополучно закончить войну. Нужно было думать обо всем, выяснить относительную важность различных средств борьбы и предполагаемый объем их применения, чтобы подойти к определению размера их изготовления, а, следовательно, и средств производства. Вся программа требовала огромной учетной работы, в которой штаб верховного главнокомандующего принял выдающееся участие. Лишь после многократных обсуждений в Берлине программа организации и работы германской промышленности была установлена и получила название «программы Гинденбурга».

Осуществление программы Гинденбурга явилось третьим фазисом развития германской промышленности за время великой войны и требовало, само собою разумеется, значительного времени. К тому же скоро выяснилось, что заводы, занимавшиеся в мирное время паровозостроением и переведенные на военное производство, необходимо было вернуть к прежнему производству, потому что подвижной состав железных дорог требовал основательного обновления. Работу этих заводов должны были принять на себя другие заводы, нуждавшиеся в рабочей силе. Увеличение производства требовало расширения заводских построек, на что опять-таки нужно было время. В других местах приходилось приостанавливать фабрики или совсем их закрывать. Это уже являлось огромным вмешательством в частную и в экономическую жизнь страны.

«Программа Гинденбурга», таким образом, явилась уже п л а н о м, но она была выработана в конце 1916 года, т.-е. в тот период, когда экономическое положение Германии уже было подорвано и стране приходилось искать выходов, дабы избежать надвигавшейся экономической разрухи. Это показывает, что в Германии плана снабжения в мирное время разработано не было, и вопросы снабжения в течение двух первых лет войны решались импровизированным путем.

У г о л ь и ж е л е з о, являющиеся основою всей промышленности, в Германии имелись. Рудные разработки в Лонгви и Бриэ, бельгийский угольный бассейн, части северо-французского и Домбровского угольных районов, захваченные германцами, значительно улучшили их положение. Кроме того, германцы приступили к разработке угля на северо-востоке Сербии и делали попытки заставить Турцию лучше использовать свои источники. Германия, однако, была принуждена давать уголь своим союзникам и взамен получала только от Австро-Венгрии богемский бурый уголь для Саксонии и Баварии. В обмен на уголь и железо нейтральные страны давали, кроме всего прочего, продовольствие и деньги для улучшения германской валюты, а также лошадей. Таким образом, уголь и железо фактически явились для Германии силой.

Зимой 1916—1917 года нужда в угле в Германии значительно возросла. Добыча угля сильно уменьшилась: снабжение углем не было урегулировано. Это сильно понизило настроение народа и побудило принять решительные меры. В феврале 1917 года верховное командование предложило имперскому канцлеру назначить особого комиссара по угольной промышленности. Мера дала положительные результаты, и удалось внести порядок в угольный вопрос, т.-е. несколько урегулировать распределение угля для до-

машнего отопления, освещения, сельского хозяйства, промышленности, железных дорог и флота.

Железа не имелось в таком изобилии, как угля. Являлись затруднения в производстве достаточного количества стали, особенно твердой. Кроме своей, Германия получала железную руду из Швеции, а в 1918 году — через Поти из Закавказья. Для производства стали требовался, кроме того, лом, который германцы вывозили из оккупированных областей, безжалостно разрушая бездействовавшие там заводы и фабрики. Этим путем производство стали постепенно наладилось.

Наряду с углем, железом и сталью, очень серьезное значение для общего хода войны имело горючее для подводных лодок, грузовиков и аэропланов, а также смазочные материалы. В этом отношении Германия зависела от Австро-Венгрии и Румынии. Так как Австро-Венгрия не могла дать ей достаточно нефти и все попытки поднять добычу последней оставались безуспешными, то румынская нефть получила в глазах германского верховного командования решающее для войны значение. Однако, несмотря на доставку нефти из Румынии, этот вопрос стоял очень остро и затруднял внутреннюю жизнь Германии. В 1918 году положение было несколько облегчено открывшеюся возможностью получать нефть с Кавказа.

Соединенные Штаты Америки тоже дают нам пример, еще раз доказывающий необходимость государственного контроля над всей экономической жизнью страны, независимо от степени благополучия последней. По сравнению с другими, принимавшими участие в войне державами, Соединенные Штаты в экономическом отношении были в исключительно благоприятных условиях. Огромные природные богатства, высокое развитие наиболее ценных в военном отношении производств, достаточное количество рабочих рук, наличие многих крупных промышленных предприятий, уже приспособившихся к военному производству, снабжая союзников до вступления Штатов в войну, отсутствие непосредственной военной угрозы стране, — все это являлось условиями, как-будто вполне допускавшими «добровольное сотрудничество» гражданской промышленности, без особой нужды в государственном контроле.

Но действительность показала иное. Через три только месяца после вступления Штатов в войну военное министерство дало уже до 60.000 заказов в сравнительно ограниченных промышленных областях, но затем поток разрастался, охватывая все новые и новые отрасли. Промышленность захлебнулась в заказах, получилась неразбериха, второстепенные предметы готовились в первую очередь, за счет

более нужных, груз оставался без вагонов, для разгрузки же последних недоставало пароходов... и груз сбрасывался в поле в 20—30 километрах от океанских портов [1]). Внутренние железнодорожные линии были настолько забиты беспорядочными маршрутами, что вагоны приходилось выдергивать при помощи кранов. Все сразу оказывалось «для нужд обороны». Все требовало «первых очередей». Тысячи офицеров и агентов от разных снабженческих органов наперебой осаждали промышленников, приводя их в исступление беспорядочными и смешными требованиями. Спекулянты и посредники закупали и перехватывали сырье; заказы разбивались по десяткам рук. В результате — повышение цен, недостаток во многих материалах, беспорядок и путаница в производствах. Все это должно было излечить и излечило государственное вмешательство в лице «Военно-промышленного Совета».

Таким образом, и американское правительство должно было пойти по пути других правительств — взять в свои руки планомерное распределение начальных материалов, регулирование цен и, наконец, наблюдение за всей экономической жизнью страны [2]).

Все изложенное нам показывает, что уже к началу 1915 года для всех правительств стало ясно, что расчеты на кратковременность войны были ошибочны, что борьба приняла формы «борьбы на истощение» и развертывалась в небывалых размерах. Одинаково для всех стало ясно, что она требует, помимо вооруженной силы, еще и мобилизации всех материальных рессурсов страны. Но при всей неотложной необходимости мобилизация эта проводилась с такими задержками и непредвиденными затруднениями, что приняла более или менее ясные формы только в последний период войны. При решении всех этих задач капиталистическим государствам было желательно найти выход при условии невмешательства государства в частные экономические отношения.

Но такого выхода найти нигде не удалось.

Везде, как мы видели, пришлось остановиться на вопросах реквизиций и широкого государственного контроля и даже прибегнуть к временным национализациям, столь претящим капиталистическому строю. Коммерческие договоры пришлось заменить принудительным привлечением промышленных предприятий к работе на оборону, государство взяло в свои руки полный контроль производства, рас-

---

[1]) В России (во Владивостоке и Архангельске) была та же картина, но по обратной причине — недостатка в вагонах.

[2]) П. Каратыгин. Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны.

пределяя сырье и фабрикаты, устанавливая цены и регулируя рабочий вопрос. Все это требовало огромных усилий, борьбы и времени, ибо прежде, чем дойти до осуществления меры, приходилось довести и правительство, и общество до сознания необходимости ее принятия, связанного с коренным нарушением установившихся веками правоотношений.

Работа транспорта во время войны.

Значение транспорта для страны. — Состояние железнодорожного транспорта в России и за границей к началу 1914 года. — Влияние великой войны на работу железных дорог. — Управление железными дорогами. — Изменения в размерах перевозок. — Изменения в направлениях грузовых потоков. — Пропускная способность сети. — Провозная способность сети. — Использование подвижного состава сети. — Регулирование перевозок грузов. — Колесный транспорт. — Водный транспорт. — Морской транспорт. — Речной транспорт. — Протяжение судоходных рек и каналов. — Густота судоходной сети. — Грузооборот на водной сети. — Косвенное влияние войны на работу транспорта вообще. — Общие выводы о подготовке транспорта к войне.

Значение транспорта для страны. Транспорт является крупнейшею отраслью народного хозяйства страны. В него вкладываются громадные капиталы, в нем участвуют большие рабочие силы, он является крупным потребителем топлива и железа. Не производя сам материальных благ, а лишь перемещая эти блага из одной части страны в другую, транспорт является одним из могучих факторов развития народного хозяйства. Он имеет огромное культурное значение, так как представляет собою мощное орудие культуры. В общем, с развитием транспорта, в особенности железнодорожного, который привел как бы к исчезновению расстояний, совершился громадный переворот в экономических, государственных и общественных отношениях всех цивилизованных стран.

В частности, как велико экономическое значение железных дорог, насколько они способны коренным образом изменять экономические условия жизни народов, явствует из примера железнодорожного строительства в Соединенных Штатах Америки. Благодаря соединению железными путями центральных и западных штатов с Атлантическим океаном, в них сильно развилось земледелие, давшее вскоре такое количество хлеба, что последний появился на европейских рынках и, понизив цены на предметы первой необходимости, оказал благотворное влияние на благосостояние народных масс.

Наконец, в военном отношении значение транспорта неоценимо, в особенности в настоящее время, когда он сделался могучим орудием стратегии. Это военное значение транспорта понималось во всех цивилизованных странах и до великой войны 1914 — 1918 г.г. Во время же этой войны оно почувствовалось: одни, подготовившие свой транспорт в соответствии с современными требованиями войны, опирались на него, как на сильнейшее орудие войны; другим пришлось горько раскаиваться в том, что они мало развили и слабо подготовили свой транспорт. В числе последних стран была и Россия.

В своем исследовании работы русского транспорта во время великой войны 1914 — 1918 г.г. мы последовательно рассмотрим работу транспорта на всех трех видах путей сообщения: железнодорожном, водном и гужевом.

Состояние железнодорожного транспорта в России и за-границей к началу 1914 года.

К началу 1914 года протяжение железнодорожных линий, открытых для движения, в главнейших государствах было следующее [1]):

Соединенные Штаты Америки . . .	410.918	килом.
Россия (Европейская и Азиатская) .	72.981	»
Германия	63.730	»
Франция	51.188	»
Австро-Венгрия	46.195	»
Великобритания и Ирландия	37.717	»
Италия	17.634	»
Бельгия	8.814	»

Таким образом, по общему протяжению железных путей Россия занимала второе место в мире. Но эта данная нам позволит составить до известной степени представление только о тех затратах труда и капитала, которые произвела Россия для сооружения своих железных дорог.

Для того же, чтобы судить о соответствии железнодорожной сети России ее экономическим и военным потребностям необходимо сравнить густоту ее с густотою сети упомянутых государств.

Протяжение железных дорог на 100 кв. килом. и на 10.000 жителей в указанных странах к началу 1914 года было следующее [2]):

	Протяжение железных дорог на 100 кв. килом.	на 10.000 жит.
Бельгия	29,9	11,9
Германия	13,4	10,8
Великобритания	12,0	8,3

[1]) К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.
[2]) Там же.

	Протяжение железных дорог на 100 кв. килом.	на 10.000 жит.
Франция	9,6	13,0
Австро-Венгрия	6,8	9,0
Италия	6,2	5,1
Соединен. Штаты Америки	4,4	42,8
Европейская Россия	1,1	3,9
Азиатская Россия	0,065	4,8

Приведенные цифры сами говорят за себя: густоту железнодорожной сети России в целях войны даже трудно сравнивать с густотою сети ее врагов и союзников, — настолько она была незначительна.

Что касается оборудования железнодорожной сети подвижным составом, то об этом можно составить себе представление по следующим данным [1]):

	На 1 килом. протяжения жел. дор. имелось: Паровозов	Пассажирск. вагонов	Товарных вагонов
Великобритания	0,62	1,42	21,0
Бельгия	—[2])	1,80	19,8
Германия	0,47	1,00	10,5
Италия	0,35	0,70	6,7
Франция	0,32	0,72	7,8
Россия (без Финляндии)	0,30	0,32	6,3
Австро-Венгрия	0,27	0,62	5,7
Соединенные Штаты	0,17	0,13	7,0

Из этой таблицы видно, что к 1914 году Россия по оборудованию своей сети отстала только от Великобритании, Германии, Бельгии, Франции и Италии и опередила Австро-Венгрию и Соединенные Штаты Америки.

Если принять во внимание, что в последнее до войны время интенсивность работы английской железнодорожной сети (немного более 100 милл. пудо-верст на версту), оборудованной паровозами в два раза, товарными вагонами в три раза и пассажирскими вагонами в четыре раза больше, нежели русская сеть, была немного больше интенсивности работы последней (70 милл. пудо-верст на версту), что интенсивность работы германской сети, оборудованной паровозами и вагонами в 1,5 раза лучше русской сети, была меньше (64 милл. пудо-верст на версту) интенсивности работы последней, наконец, что интенсивность работы французской сети, оборудованной паровозами и вагонами не-

[1]) К. Оппенгейм. Россия в дорожном отношении.

[2]) Для бельгийских дорог статистика дает общее количество паровозов и моторных вагонов — 0,98 на 1 км. (Оппенгейм, К. «Россия в дорожном отношении».

много больше русской сети, была почти в два раза меньше (36 милл. пудо-верст на версту) интенсивности работы русской сети, то становится ясным, насколько подвижной состав нашей сети являлся уже в довоенное время перенапряженным, особенно, если принять еще во внимание, что средняя дальность перевозок по железным дорогам России значительно больше, нежели в Западной Европе.

Это обстоятельство имело пагубное значение для работы нашего железнодорожного транспорта во время великой войны, потому что на перенапряженный подвижной состав нашей сети легло еще огромное количество новых перевозок, связанных с военными заданиями, о которых будет сказано ниже.

В общем надлежит установить, что наша железнодорожная сеть к началу великой войны как в отношении оборудования подвижным составом, так и в отношении протяжения ее представлялась, безусловно, несоответствующей нуждам военным, промышленности и торговли.

Причиной слабого оборудования наших железных дорог подвижным составом явилась, бесспорно, излишняя, неуместная экономия в вопросе увеличения наших паровозных и вагонных парков, которая постоянно проводилась нашим правительством, а потом и законодательными учреждениями [1]).

В результате, к 1912 году на всех казенных железных дорогах, протяжением в 43.076 верст, имелось паровозов всего 14.772, из которых 3.902 паровоза поступили на железные дороги в период с 1857 по 1891 г., т.-е. являлись почтенными ветеранами, подлежавшими сломке, а не эксплоатации. Сеть в 43.076 верст обслуживалась, следовательно, 10.870 паровозами позднейшего изготовления с интенсивностью в 70 милл. пудо-верст на версту. На частных же железных дорогах, протяжением в 19.738 верст, паровозов, изготовленных после 1892 года, было 14.552. По этой пропорции казенным железным дорогам нужно было бы иметь около 31.700 паровозов, а не 10.870. Столь же велик был на сети и вагонный голод [2]).

---

[1]) Еще в 1908 году управлением железных дорог была составлена программа усиления сети казенных дорог на предстоящее пятилетие на сумму 916 милл. рублей, т. е. со средним ежегодным ассигнованием около 183 милл. рублей. Вторично подсчет потребности в усилении казенных дорог был составлен в смете на 1910 год, когда он был исчислен в размере 1 085 милл. рублей. Взамен этого, в течение десяти лет с 1905 года по 1915 год, в среднем ассигновывалось ежегодно лишь около 75 милл. рублей. Сокращения в ассигнованиях делались исключительно по бюджетным соображениям, не принимая во внимание пользы от испрашивавшихся затрат для всей промышленной жизни страны.

[2]) С. Прокопович. — Война и народное хозяйство.

Наши паровозостроительные и вагоностроительные заводы имели годовую производительность в 1.500 паровозов и до 60.000 вагонов; эта производительность не только никогда не была использована, но в последние годы перед войной постройка подвижного состава сильно упала, и за 1909—1912 г.г. ежегодно строилось всего от 306 до 514 паровозов и от 5.489 до 11.483 пассажирских и товарных вагонов.

Влияние великой войны на работу железных дорог. Управление железными дорогами.

Великая война 1914—1918 г.г. сразу предъявила колоссальные требования ко всем видам транспорта и, в особенности, к железным дорогам. Это обстоятельство, прежде всего, заставило принять меры к согласованию работы последних и к направлению ее на удовлетворение требований войны. В различных государствах для этой цели были приняты разные меры; поэтому их необходимо рассмотреть последовательно.

Железнодорожная сеть Великобритании, по условиям театра войны, находилась вне непосредственного влияния боевых действий. Тем не менее, на другой же день после объявления войны, правительство объявило временную национализацию железных дорог. Все тринадцать обществ Британской сети были объединены под контролем правительственного бюро, во главе которого было поставлено особо уполномоченное правительством лицо. Дифференциальный тариф был отменен. Правлениям железных дорог, отстраненным от права эксплоатировать и управлять сетью, был гарантирован ежегодный доход в размере прибыли последнего довоенного года.

В течение первых двух недель по объявлении войны была посажена на суда первая британская армия, численностью в 120.000 человек. Соутгэмптон, бывший пунктом посадки войск на суда, за это время ежедневно принимал 104 поезда, поднимавшие 25.000 человек, 6.000 лошадей и 1.000 тонн груза. С августа 1914 года по февраль 1918 г., английские железные дороги перевезли для чисто военных надобностей больше 13.000.000 людей, 2.000.000 лошадей и 25.000.000 тонн военного груза. Состав железнодорожных служащих достиг 540.000 человек, из коих 60.000 были женщины. В эксплоатации железных дорог был введен максимум экономии. Железные дороги, не имевшие военного значения, были ограничены в своей работе или совсем закрыты для движения. На многих участках железных дорог Великобритании (и Канады) рельсы были сняты и перевезены во Францию для постройки стратегических линий на театре военных действий. Всего Великобритания сняла

у себя и перевезла во Францию до 4.000 килом. железнодорожной колеи.

Кроме чисто военных заданий, на правительственное бюро по управлению железными дорогами была возложена обязанность обслуживать угольные копи.

Контроль над железными дорогами в Англии был бы не полным, если бы правительство не подчинило себе организационно и идейно рабочую силу, занятую в железнодорожном транспорте. Правительству удалось добиться того, что все возникавшие конфликты между железнодорожными организациями и железнодорожным управлением переносились на арбитраж Министерства Труда. В общем, результаты получились блестящие. Сомнительно, чтобы при тринадцати частных компаниях перевозка войск и военных грузов дала бы те результаты, какие были достигнуты при непосредственном государственном контроле.

Приблизительно, на тех же основаниях была произведена временная национализация железных дорог и в Соединенных Штатах Америки.

За несколько месяцев до официального вступления в войну, правительство Соединенных Штатов выработало подробный план государственного контроля над управлением и эксплоатацией железных дорог. Во главе был поставлен особый уполномоченный правительства с диктаторскими правами над всеми 400.000 килом. железнодорожной сети страны. Контролю и регулированию «железнодорожного диктатора», наравне с железными дорогами, была подчинена также та часть металлургической промышленности, которая работала исключительно для железнодорожной сети. Правлениям железнодорожных обществ была обеспечена средняя прибыль последних трех довоенных лет.

Правительство правильно учло, что железные дороги составляют нерв хозяйственного организма страны, и этот нерв приобретает особое значение во время войны. Поэтому, железнодорожные рабочие и служащие были поставлены в особо благоприятное положение по сравнению с рабочими других отраслей промышленности; в железнодорожном транспорте был введен 8-часовой рабочий день; заработная плата с момента перехода железных дорог под государственный контроль заметно повысилась и почти не отставала от роста общего индекса товарных цен.

В результате, право государства распоряжаться всею огромною сетью Соединенных Штатов и трудом 2.000.000 людей должно было чрезвычайно увеличить военную мощь страны [1]).

---

[1]) С. Мирный. — Мобилизация промышленности в Англии и С.-А. Соединенных Штатах в 1914 — 1918 г.г.

Во Франции управление железными дорогами во время войны было детально разработано и установлено законом еще в мирное время.

Организация его заключалась в следующем. Управление военною службою железных дорог во время войны сосредоточивается в руках военного министра, который осуществляет свое руководство через главный штаб (4-й отдел этого штаба).

На каждой большой сети еще в мирное время существуют «Комиссия железнодорожной сети», «Подкомиссия железнодорожной сети» и «Станционные комиссии», — все имеют в своем составе одного представителя военного ведомства и одного — от железной дороги.

При военном министре, в качестве совещательного органа, состоит еще «Высшая военная комиссия железных дорог» смешанного состава.

31 июля 1914 года, с объявлением мобилизации армии, все железные дороги автоматически перешли под власть военного министра, сохранив свою самостоятельность только в финансовом отношении.

Все указанные выше комиссии и подкомисии железнодорожной сети и станционные комиссии из органов изучения и подготовки превратились в исполнительные органы. Все железнодорожные агенты — военнообязанные стали в положение военно-служащих. а невоеннно-обязанные были поставлены в специальные условия и милитаризированы.

Когда армейское командование закончило свое формирование, железнодорожная сеть была разделена военным министром на две части:

а) внутренняя сеть, оставшаяся в прямом подчинении военному министру, и

б) армейская сеть, подчинявшаяся армейскому командованию.

Управление армейской сетью было организовано на тех же основаниях, как и внутреннней сетью. Во главе всей армейской сети находился «директор железных дорог при армиях», подчиненный «директору тыла», который в свою очередь подчинялся главнокомандующему.

Директор железных дорог при армиях находился в тесной связи, с одной стороны, с военным министром, а с другой — с органами снабжения армий.

В таком виде организация управления французскими железными дорогами просуществовала до конца 1916 года, когда начался ряд изменений, законченный декретом 26-го

июля 1918 года, который объединял и централизовал железнодорожную службу. Этот декрет учреждал при министре общественных работ должность «главного директора военных перевозок» — генерала, обязанного руководить всеми военными перевозками по жел. дор. и водным путям, и начальников центральных служб эксплоатации: железных дорог, водных путей и морских портов, ведавших каждый, по принадлежности, всем, что относится к техническому выполнению всей совокупности перевозок и коммерческой эксплоатации. В то же время директор военных перевозок при армиях получил постоянное полномочие от директора военных перевозок для выполнения от его имени всех перевозок, в которых были заинтересованы армии.

Наконец, 25-го августа 1918 года главный директор военных перевозок был назначен помощником начальника главного штаба, чем окончательно было установлено единство в управлении железными дорогами[1]). Французские железные дороги блестяще выдержали испытание великой войны, чем они обязаны, во-первых, организации своего управления и, во-вторых, той слабой интенсивности работы, которой был нагружен их подвижной состав в мирное время (36 милл. пудо-верст на версту).

В России с объявлением войны вся железнодорожная сеть была разделена на две части: а) сеть фронтов и б) внутренняя сеть.

В сеть фронтов вошло 33% всех железных дорог, которые были распределены по двум фронтам (северо-западному и юго-западному) и трем отдельным армиям (6, 7 и Кавказской). Сеть фронта или отдельной армии подчинялась, через начальника военных сообщений фронта (армии), главному начальнику снабжений фронта (армии), который, в свою очередь, подчинялся главнокомандующему фронтом (армией). Объединение работы всей сети фронтов и армий производилось указаниями начальника военных сообщений при штабе верховного главнокомандующего.

Сеть внутреннего района, заключавшая в себе 67% всех железных дорог, осталась в ведении управления железных дорог министерства путей сообщения и правлений частных обществ.

Изложенная организация управления железными дорогами во время войны исходила из того соображения, что огромное пространство России позволяет известную, большую часть территории страны изъять из ведения центральных органов и передать, вместе с пролегающими по ней железными дорогами, в полное распоряжение полевого коман-

---

[1]) Ле Энаф и Борнэк. — Французские железные дороги и война.

дования. Однако, при этом были упущены следующие чрезвычайно важные данные:

1) недостаточное количество железных дорог в стране вообще;

2) слабая пропускная способность железных дорог и, особенно, узлов;

3) бедность подвижным составом и

4) чрезмерная интенсивность работы подвижного состава еще в мирное время.

Все эти данные неизбежно должны были привести к установлению о ч е р е д н о с т и п е р е в о з о к, которая требовала ц е н т р а л и з а ц и и управления всеми железными дорогами страны. Допущенная децентрализация управления являлась ничем неоправдываемою роскошью, которая могла иметь место только при особой густоте сети и при богатстве подвижным составом.

Мало того, и на театре военных действий сеть каждого фронта или отдельной армии являлась автономной, вполне подчиненной только своему главнокомандующему. Влияние начальника военных сообщений штаба верховного главнокомандующего было к р а й н е с л а б о, потому что он не имел власти что-либо п р и к а з ы в а т ь начальнику военных сообщений фронта (армии), а мог давать только указания, которые исполнялись постольку, поскольку с ними соглашалось командование данным фронтом (армией).

В течение первого года войны указанные слабые места в организации управления нашими железными дорогами не давали себя чувствовать особенно больно. С весны же 1915 года, когда началась лихорадочная работа по приспособлению нашей промышленности к работе на оборону, и в особенности летом 1915 года, когда мы были принуждены к оставлению Варшавы и очищению всей Польши и части Западного края, несогласованность управления железными дорогами театра военных действий и внутреннего района едва не привела к катастрофическим последствиям. Сначала забились узлы внутреннего района, затем передаточные станции и, наконец, узловые и линейные станции дорог театра военных действий. Движение коммерческих грузов по сети северо-западного фронта пришлось закрыть на 2 месяца. Ценою героических усилий дороги фронта были расчищены и нормальное движение осенью 1915 года более или менее восстановилось.

Урок был горьким, но, к сожалению, не содействовал полному исцелению. 15-го сентября 1915 года начальники военных сообщений фронтов были изъяты из подчинения главным начальникам снабжений фронтов и подчинены начальнику военных сообщений при верховном главнокомандующем. Этим актом управление всеми железными доро-

гами театра военных действий было объединено в штабе верховного главнокомандующего и при начальнике военных сообщений этого штаба образован особый орган из выдающихся специалистов — инженеров путей сообщения, но с исполнительными функциями только в пределах театра военных действий. Таким образом, главный недостаток нашей железнодорожной организации—двойственность управления всей сетью — устранен не был.

Наконец, только 27-го января 1917 года, т.-е. за месяц до революции, при штабе верховного главнокомандующего были образованы:

а) управление военных сообщений, подчиненное начальнику штаба, и

б) управление путями сообщения, подчиненное товарищу министра путей сообщения на театре военных действий, на которого было возложено согласование многих общих для фронта и тыла вопросов, в особенности касающихся эксплоатации железных дорог.

Но и эта последняя мера являлась только палиативом. В условиях работы русской железнодорожной сети во время войны нужна была «диктаторская власть» для управления единой сетью, а не «согласование» работы двух независимых сетей, которые функционировали неудовлетворительно.

Изменение в размерах перевозок. С объявлением 18 июля 1914 г. общей мобилизации, коммерческое движение было прекращено по всей сети. В конце июля оно было восстановлено на 50%, а затем и несколько больше, но движение распространилось, главным образом, на грузы, перевозившиеся по воинскому тарифу. Полного восстановления коммерческого движения, несмотря на ряд предпринятых мер, достигнуть не удалось, а на сети происходило постепенное падение перевозок частных грузов. Довольно сказать, что за одну вторую половину 1914 года частных грузов было перевезено на 2 миллиарда пудов меньше, чем их перевозилось в тот же период в прежние годы. Эта невозможность восстановить коммерческое движение явилась первым тревожным признаком слабости сети. Но в первый год войны никто о продолжительной войне не думал, а потому не беспокоились и за слабость транспорта.

Движение нашей железнодорожной сети производилось во время войны по разным графикам. Так, дороги театра военных действий и некоторые дороги внутреннего района (Сызрано-Вяземская, Московско-Казанская, Самаро-Златоустовская, Сибирская, Забайкальская, Уссурийская, Ташкентская, Средне-Азиатская) работали на воинском графике, Московско-Киево-Воронежская — на сме-

шанном графике, а все остальные — на коммерческом графике.

Движение пассажиров во время войны увеличилось на всех дорогах сети на 50%, при чем это увеличение выразилось на разных группах дорог так[1]):

	% увеличения
На дорогах театра военных действий . .	16,7
» » с коммерческ. график.	60,7
» » » воинск. » . . .	75,6
» » » смешан. »	97,2

Теперь, если мы обратим внимание на то, что все дороги внутреннего района, работавшие на воинском графике, связывали Сибирь и Туркестан с Москвою и Вязьмою, а Московско-Киево-Воронежская линия, работавшая на смешанном графике, — Воронеж через Курск с Киевом, то увидим, что наиболее интенсивное пассажирское движение происходило по линиям, ведущим с востока на запад и обратно.

Переходя к перевозке грузов, интересно выяснить, на сколько возрастало по годам во время войны движение грузов, какую долю в этом количестве составляли воинские грузы и какую долю — частные грузы[2]).

	Перевезено в миллион. пудов:			
	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.
Всего грузов	13.826	13.737	14.612	17.228
В том числе:				
по воинск. тарифу . .	134	725	2.802	4.182
» общему » . .	13.692	13.012	11.810	13.046

Эти цифры нам показывают:

1) что грузовое движение на сети из года в год становилось интенсивнее и за три года возросло на 25%;

2) что увеличение было обусловлено развитием движения воинских грузов и

3) что движение частных грузов с каждым годом падало.

Если сопоставить эти данные с тем, что пассажирское движение на всей сети возросло на 50%, то станет ясно, как увеличилось обременение сети, бывшей еще в 1913 г. уже перенапряженной.

А если мы примем во внимание, что наибольшие грузовые потоки шли из Сибири и из Донецкого бассейна, т.-е. по направлениям совпадали с потоками пассажиров, то придем к выводу, что наибольшая тяжесть движения ложилась приблизительно на одни и те же магистрали. Частные перевозки, обслуживающие нужды населения, постепенно сокращались, а на некоторых линиях

[1]) М. Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.

[2]) Там же.

даже совершенно закрывался прием частных грузов. Эта последняя мера жестоко нарушала самые жизненные интересы населения и заставляла местами искать выхода в восстановлении гужевого транспорта, работавшего параллельно с железнодорожными линиями.

Такое явление имело место вдоль линий, пропускная способность которых была полностью покрыта воинскими грузами (Московско-Архангельская и Сызрано-Вяземская линии).

Изменения в направлении грузовых потоков.

С объявлением войны и закрытием нашей западной границы неминуемо должен был нарушиться наш товарообмен с Западной Европой, но это обстоятельство не было учтено при подготовке к войне. Было ясно, что война с Германией и Австро-Венгрией должна была совершенно прекратить нашу внешнюю торговлю на границах с этими государствами и на Балтийском море, где господствовал германский флот. Кроме того, эта война не могла не отразиться и на нашей торговле на Черном и Азовском морях, так как в Константинополе господствовало германское влияние, и Россия имела право считать Турцию в рядах своих вероятных врагов.

Оставались еще границы с Швецией и Румынией, но положение, занятое ими было настолько неопределенно, что нам при первоначальном стратегическом развертывании пришлось против каждой из них оставить по сильной армии. В то же время германское влияние в этих государствах было так велико, что на живой товарообмен через них с нашими союзниками мы не имели никакого основания рассчитывать.

Изложенная политическая комбинация была для всех ясна и тем не менее она не была учтена при подготовке к войне нашего железнодорожного транспорта.

С закрытием западных и южных границ, для международного товарообмена в нашем распоряжении оставались только два порта: Архангельск и Владивосток. Оба эти порта имели в мирное время второстепенное коммерческое значение, и железные дороги, приводящие к ним, не были в достаточной степени подготовлены к массовой перевозке грузов. Если Сибирская магистраль оказалась в тяжелом положении, несмотря на свое оборудование, вследствие массы нахлынувших на нее грузов, то Архангельская магистраль была совершенно неспособна к массовым перевозкам, вследствие полной своей неподготовленности. Линия Москва — Ярославль — Вологда — Архангельск на участке Москва — Вологда была обыкновенной широкой колеи; на участке же Вологда — Архангельск она была узкоколейной, да еще со слабой пропускной способностью. Вспыхнувшая война должна бы была заставить нас немедленно пере-

строить эту линию. Однако, этого не произошло, и распоряжение о перешивке участка Вологда — Архангельск на широкую колею последовало только в марте 1915 г. Работы по перешивке, вследствие ошибочных предположений, велись медленно и к 23 октября 1915 г. было открыто движение по широкой колее только на участке Вологда — Няндома; участок же Няндома — Архангельск был закончен лишь к 15 января 1916 года, когда и было открыто бесперегрузочное сообщение с Архангельском. Столь позднее открытие Архангельской магистрали для ширококолейного движения крайне невыгодно отразилось, с одной стороны, на получении из-за границы необходимых нам грузов, главным образом, воинских, а с другой стороны, переобременяло работою другие участки нашей железнодорожной сети и, в особенности, Сибирскую магистраль.

В то время, когда шла работа по перестройке Архангельской магистрали, было приступлено к спешной постройке Мурманской железной дороги, на участке Петрозаводск — Мурманск. Осенью 1916 года сооружение этой новой линии было вчерне закончено, но большой работы она принять на себя, конечно, не могла.

С объявлением войны и закрытием западных границ грузовые потоки хлеба, кож, сибирского масла, леса, льна, щетины и проч., направлявшиеся ранее к портам Балтийского моря, стали искать себе выхода на Архангельск и, конечно, там его найти не могли. Тогда некоторые из них хлынули на Владивосток, сделавшийся нашим главным пунктом товарообмена с союзниками и нейтральными странами, а другие, как, напр., продовольственные грузы, к портам не пошли и остались в России, направившись или на театр военных действий, или к городам, повысившим свое потребление, вследствие роста гражданского населения, развития работы промышленности на оборону и сосредоточения в городах крупных запасных воинских частей.

Вообще, движение хлебных грузов, являвшихся в довоенное время главными грузами железных дорог, претерпело во время войны глубокие изменения. Уменьшение среднего урожая за трехлетие 1914 — 1916 г.г., увеличившееся, больше чем в десять раз, потребление мобилизованной вооруженной силой, возросшее потребление городов, увеличение потребления деревни и сокращение подвоза хлеба к станциям деревней, находившей более выгодным оставлять хлеб у себя, чем продавать при быстром падении курса бумажного рубля и происходившем, вследствие этого, общем вздорожании жизни — все это отразилось сокращением хлебных перевозок по всей сети с 1.297 милл.

пудов (1913 г.) до 491 милл. пуд. (1916 г.), т.-е. в 2½ раза[1]). Падение хлебных перевозок по железным дорогам не компенсировалось увеличением этих перевозок по водным путям с 127 милл. пуд. (1913 г.) до 170 милл. пуд. (1916 г.), а следовательно, население Севера России, центрального фабрично-заводского района, и, в особенности, крупных населенных пунктов должно было переживать острую нужду в хлебе.

Потоки минерального топлива, под влиянием войны, также изменили свои размеры и направления.

До войны Север России получал уголь через порты Балтийского моря из Англии, а Запад — из Домбровского района (юго-западная часть русской Польши). С объявлением войны привоз английского угля оборвался, а Домбровский район в первые же дни был захвачен германцами. Донецкий бассейн, наиболее разработанный и ближайший к нашему промышленному району, должен был взять на себя снабжение углем не только всех своих клиентов довоенного времени, но и Севера и Северо-Запада России, взамен исчезнувшего английского угля. Часть угля пошла на Север по Волге, через Царицын, но главная масса хлынула по железным дорогам, связывавшим Донецкий бассейн с центральным и южным фабрично-заводскими районами, т.-е. по тем же линиям, по которым в центральный район и на Север шел хлеб. Уже одно это условие неизбежно должно было сократить перевозки хлеба и затруднить подачу угля на Север.

Последнее обстоятельство заставило промышленность и транспорт Севера и Северо-Запада России обратиться к увеличению потребления дров — топливу, в качественном отношении, худшему, чем уголь. Вследствие этого перевозки дров по железным дорогам северной половины Европейской России значительно выросли, а по некоторым линиям увеличились на 100 — 150% (Пермская и Самаро-Златоустовская) и даже на 200% (Московско-Курская). Потребление дров самими железными дорогами тоже значительно возрасло, а именно, с 977.000 кубов (1913 г.) до 1.738.000 кубов (1916 г.), т.-е. на 78%[2]).

Потоки лесных грузов в довоенное время на $^4/_5$ всего количества шли к портам Балтийского моря. Через порты Белого моря шла сравнительно небольшая часть экспортного леса. Закрытие балтийских портов изменило количество и направление лесных грузов. Экспорт леса, сравнительно с довоенным временем, сильно упал — с 463 милл.

[1]) М. Шмуккер. — «Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.».

[2]) Там же.

пуд. (1913 г.) до 50 милл. пуд. (1915 г.) и направился к портам Белого моря. Перевозка лесных грузов по железным дорогам также значительно сократилась—с 731 милл. пуд. (1913 г.) до 295 милл. пуд. (1915 г.) или на 60% [1]).

В общем, грузовые потоки вследствие войны значительно изменились и качественно, и по направлениям, и количественно. Качественное изменение произошло не только в виде замены угля дровами, но и в виде увеличения перевозок худших сортов угля и перевозки сырых и свежесрубленных дров и т. д. Изменение по направлениям было огромным: уголь, направлявшийся от балтийских портов, пошел из Донецкого и Подмосковного бассейнов обратно, в направлении к балтийским портам; металл, хлопок, машины и металлические изделия и проч. пошли из Владивостока через всю Сибирь. В направлении всех прочих грузов также произошли большие изменения.

Все это легло, в большинстве случаев, новым бременем на перенапряженные наши магистрали и, в особенности, на линии, обслуживающие фабрично-заводские районы и крупные промышленные центры, вследствие чего эти линии были принуждены сократить перевозку хлебных грузов, назначавшихся для удовлетворения потребности населения, что имело следствием продовольственный кризис. Население городов и особенно Петрограда стало терпеть нужду, которая все обострялась и в результате, в феврале 1917 года, привела к революции, назревавшей в течение всей войны.

Пропускная способность сети.

Изменения в направлениях и размерах грузовых потоков вызвали ослабление работы только некоторых магистралей; на большей же части их они вызвали затруднения в движении и заполнение их пропускной способности.

Пропускной способностью дороги называется наибольший возможный предел пропуска ею подвижного состава. Эта способность зависит от прочности полотна, радиусов закруглений, уклонов пути, размеров рельс, количества и развития разъездов и станций, длины путей на них, количества и качества оборудования переводов и поворотных кругов, водоснабжения, топливоснабжения и т. д. [2]).

Быстрый рост грузового и пассажирского движения и заполнения пропускной способности дорог привели к образованию на дорогах залежей продовольственных, топливных и других грузов. В наиболее крупных промышлен-

[1]) М. Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.»

[2]) Там же.

ных центрах стал ощущаться недостаток и сильное вздорожание продуктов питания. Залежи были и в прежние годы, как результат перенапряжения сети. В первом полугодии 1914 года они достигали по весу своему грузоподъемности 39.000 вагонов. Влияние войны на работу железных дорог увеличило во второе полугодие 1914 года размеры залежей до 84.000 вагонов. Принятыми мерами к февралю 1915 года их удалось сократить до 65.000 вагонов, но в феврале 1916 г. залежи достигли огромного размера, до 150.000 вагонов, из коих около 50.000 вагонов было внеочередных грузов. Кроме этих залежей, находившихся на станционных складах, от 10.000 до 15.000 груженых вагонов стояло на путях, представляя собою залежи на колесах, создававшие на узловых станциях пробки и мешавшие совершать перевозки остальных грузов. К февралю 1917 года количество залежей возросло еще больше, при чем продовольствие и хлеб занимали среди них одно из наиболее видных мест.

Быстрое заполнение пропускной способности происходило, главным образом, в двух выходных направлениях: из Сибири и из Донецкого бассейна. На сколько позволяли средства, отпускавшиеся казной, и силы работников сети, министерство путей сообщения принимало меры к усилению пропускной способности обоих загруженных направлений и к борьбе с залежами грузов.

В 1915 — 1916 г.г. участки выходных магистралей из Сибири получили усиление пропускной способности от 27 до 68%; участки выходных магистралей из Донецкого бассейна — от 33 до 118% и участки выходных магистралей Петрограда — от 16 до 85%. Кроме того, пропускная способность целого ряда участков весьма крупных и важных по своему значению была увеличена на 50 — 100%. В общем, принятыми мерами удалось сгладить, но не уничтожить несоответствия сети грузообороту страны [1]).

Война с очевидностью доказывала необходимость безотлагательного сооружения новых линий. Однако, казенное железнодорожное строительство должно было сжиматься. Все средства государства шли на войну; кредиты на культурные и производительные работы сокращались, даже замедлялась достройка начатых сооружением железных дорог. С частным железнодорожным строительством дело обстояло не лучше. Вследствие дороговизны материалов и рабочих рук они израсходовали все свои строительные капиталы, не закончив сооружения новых линий. Казна пришла на помощь и часть линий была сооружена.

---

[1]) М. Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.

Всего за время войны было построено 7.975 верст новых железнодорожных линий, из коих казной — 2.266 верст или 29%.

Кроме постройки новых линий, во время войны приходилось производить большие работы по восстановлению железных дорог, разрушенных неприятелем. Эти работы производились на Варшаво-Венской, Варшаво-Калишской, Ивангород-Домбровской и Занеманской железных дорогах, не говоря уже о других, менее важных разрушениях.

Одна Варшаво-Венская железная дорога, на участках Варшава — Скерневицы — Колюшки — Ново-Радомск, Скерневицы — Лович — Влоцлавск, Колюшки — Лодзь и Варшава — Лович — Лодзь — Здуньска Воля, потребовала в октябре 1914 г. восстановления свыше 400 вер. главного пути и устройства 107 временных мостов, отверстием от 1 до 47 саж. Разрушения на этих линиях были произведены германцами по заранее составленному плану и с заблаговременной подготовкой, вследствие чего были чрезвычайно серьезными. Восстановление велось 4-м железнодорожным батальоном, под руководством инженеров — начальников участков Варшаво-Венской дороги, одновременно по трем направлениям: на Ченстохов, на Лодзь — Калиш и на Влоцлавск. Работы производились настолько энергично и успешно, что восстановление почти не отставало от преследовавшей германцев нашей 2-й армии.

Значительно медленнее шло восстановление Ивангород-Домбровской дороги, производившееся одновременно с Варшаво-Венской. Когда на этой последней движение уже было открыто до Петрокова, Ивангород-Домбровская линия еще не дотянулась до Радома. Причинами такой разницы в успехе восстановления явились: а) более трудная профиль Ивангород-Домбровской железной дороги и б) неудачная организация работ по восстановлению.

Восстановление Занеманской линии производилось 2-м железнодорожным батальоном при наступлении нашей 10-й армии в Восточную Пруссию в октябре 1914 года. Работы велись одновременно по двум направлениям: Гродно — Августово — Сувалки и Олита — Сувалки, при чем приходилось сооружать временные мосты большой высоты. И здесь успех работ был таков, что восстановление не отставало от наступающей армии.

2-й и, в особенности, 4-й железнодорожные батальоны указанными работами вписали славные страницы в историю русских железнодорожных войск.

Кроме того, огромные работы по восстановлению железных дорог производились нами при наступлении наших армий на территории Восточной Пруссии и Галиции.

Провозная способность сети.

Одновременно с использованием всей пропускной способности происходило и предельное использование провозной способности железных дорог. Недостаточное количество подвижного состава, как сказано выше, стало обнаруживаться еще до войны. К ее началу движение по сети возрастало не за счет нового подвижного состава, а за счет увеличения состава поездов, нагрузок и оборотов вагонов.

Война предъявила сразу требование безотлагательного выполнения большого количества воинских перевозок, что заставило увеличить подвижной состав дорог театра военных действий за счет дорог внутреннего района. В первые же дни войны, согласно мобилизационному плану, количество подвижного состава на дорогах театра военных действий было увеличено передачей с дорог внутреннего района 600 паровозов и 17.442 вагонов. Затем, по занятии нашими войсками Галиции, было дополнительно передано 200 паровозов и 4.000 вагонов. Но и этого количества дорогам фронта не хватило, и они самовольно задержали еще 600 паровозов и 35.000 вагонов. Следовательно, дороги театра военных действий получили дополнительно 1.400 паровозов и 56.442 вагона и всего имели 8.000 паровозов (0,38 на версту) и 218.109 вагонов (10,4 на версту). На дорогах внутреннего района, составлявших 64% всей сети, осталось всего 11.833 паровоза (0,28 на версту) и 305.148 вагонов (7,80 на версту). При таком распределении подвижного состава по сетям не могло быть и речи об успехе перевозок в тылу. Отсюда, главным образом, происходил и рост залежей грузов, для отправления которых не хватало ни вагонов, ни паровозов [1]).

Кроме ослабления дорог внутреннего района передачею на дороги театра военных действий подвижного состава, было произведено откомандирование на последние свыше 23.000 человек, старших, средних и младших служащих с дорог внутреннего района, что в течение первого года войны затруднило работу дорог тыла. В конце 1915 г. с очищением нашими армиями Польши, части Западного края и Галиции, служащие железных дорог этих областей были переданы на дороги внутреннего района, что несколько облегчило напряженность работы личного состава этих дорог.

Недостаток подвижного состава на дорогах внутреннего района заставил увеличивать работу подвижного состава, а

[1]) М. Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.

это увеличение вело к ускорению его изнашивания и выхода из строя. Заболеваемость вагонов непрерывно увеличивалась (1914 г. — 3,7%, январь 1917 г. — 6,9%); заболеваемость паровозов — тоже (в 1914 году — 16%, январь 1917 г. — 17,5%).

Количество подвижного состава во время войны увеличилось только за счет изготовления русскими заводами, которые строили до 917 паровозов и 20.000 вагонов ежегодно, т.-е. больше, чем в довоенное время, но все-таки не использовали всей своей производительности. Заказ в Америке 400 паровозов и 13.160 вагонов четырехосных, с подъемной силой в 2.400 пуд., что соответствовало 31.584 вагонам нашего типа, был исполнен и прибыл во Владивосток только в 1917 — 1918 г.г., т.-е. собственно говоря, уже после выхода России из состава коалиции.

Использование подвижного состава по обеим сетям железных дорог театра военных действий и внутреннего района за время войны в общем не ухудшилось. В 1916 г., в связи с общим падением в стране производительности труда, с падением курса рубля, с недостатком необходимых средств существования, было полное основание ожидать ухудшения эксплоатации.

На успех эксплоатации дорог театра военных действий не могли не влиять военные события, происходившие на фронте, и тем не менее повсюду личный состав железных дорог оставался на высоте.

В 1914 году завислинский и занеманский районы переходили из рук в руки сражавшихся сторон, и первым, кто приходил на помощь войскам, были железные дороги в лице обслуживающего их персонала. В 1915 г., во время эвакуации Польши и Западного края, в некоторых пунктах, правда, наблюдалась паника, но это были единичные случаи, которые только еще сильнее подчеркивали самоотверженную и беззаветную службу всех агентов железных дорог сверху донизу. Только тот, кто близко стоял к работе железных дорог театра военных действий в эти тяжелые годы, может оценить энергию, проявленную железнодорожными служащими.

Эвакуация Польши и Западного края, в связи с эвакуацией целого ряда крепостей и одновременным отступлением наших армий из Польши, внесла неимоверные затруднения в работу железных дорог, которые еще больше были увеличены несколькими бесплатными, непродуманными распоряжениями свыше.

Примерами таких беспланных распоряжений могут служить приказания об эвакуации крепостей Ивангорода, Осовца, Гродны и Брест-Литовска.

Эвакуация Ивангорода, неожиданно приказанная в июне 1915 года, протекала, в общем, спокойно, благодаря разумной деятельности коменданта крепости и представителя от управления снабжений фронта, а также твердому положению армий, бывшему еще на фронте. Не надо забывать еще, то эта эвакуация шла одновременно с эвакуацией фабрик, заводов и учреждений Варшавы, ибо вопрос об оставлении последней был уже поставлен на очередь.

В июле 1915 года, одновременно с отходом из-за Вислы, последовало распоряжение об увеличении гарнизона Новогеоргиевска и об экстренном доведении запасов этой крепости с 6-месячной пропорции до 8-месячной. Для железных дорог это означало, что вместо порожняка, предназначенного для принятия грузов Варшавы и ее огромных военных складов, надо было подавать по тому же направлению груженые составы в Новогеоргиевск с огромным количеством вновь назначенного для него имущества. Но и с этой задачей железные дороги отлично справились, при чем последние грузы в Новогеоргиевск пришлось подать на грузовых автомобилях, потому что головные станции, с отходом армий, были уже отнесены назад.

Распоряжения об эвакуации Осовца и, в особенности, Гродны, упали, как снег на голову, во время отхода наших армий на линию Гродна—Белосток—Брест-Литовск—Ковель. Условия исполнения этой операции были крайне тяжелы, но тем не менее, железные дороги с нею справились, и все ценное имущество этих крепостей и, в частности, вся артиллерия с ее огромными боевыми запасами, были отправлены по указанию свыше в Московский железнодорожный узел.

Одновременно с эвакуацией Осовца и Гродны, последовало приказание значительно увеличить гарнизон Брест-Литовска, к которому уже приближались отходившие армии, и обеспечить его запасами еще на два месяца, сверх положенной 6-месячной нормы, т.-е. была поставлена та же задача, какую незадолго до этого пришлось выполнять по отношению в Новогеоргиевску. Однако, обстановка в работе железных дорог к этому времени уже резко изменилась, во-первых, вследствие переобременения их военными, правительственными и проч. грузами, эвакуировавшимися из Польши, а во-вторых, вследствие вновь народившегося бедствия — «беженского движения», устремлявшегося, естественно, к железнодорожным станциям и вносившего невообразимый беспорядок в их работу, несмотря на все принятые к охране меры.

Приказание об усилении запасов крепости Брест-Литовска было принято к исполнению, и весь график Алексан-

дровской и Полесской железных дорог заполнился груженными составами в адрес этой крепости.

Но едва эти грузы начали прибывать по назначению, как получено было известие о падении Новогеоргиевска, продержавшегося против атаки германцев всего лишь несколько дней; это известие окончательно подорвало у командования веру в обороноспособность изолированных крепостей, вследствие чего внезапно было решено эвакуировать Брест-Литовск, вывезя оттуда все запасы и все имущество. Легко себе представить, в какое положение это приказание ставило железные дороги, набивавшие Брест-Литовск в срочном порядке дополнительными запасами. Теперь нужно было подавать в адрес этой крепости уже не груженые составы, двигавшиеся туда с полной интенсивностью, а порожняк. В этой работе, выпавшей на долю железнодорожного персонала, можно было видеть бесконечное самоотвержение последнего, вывозившего все, что только было возможно вывезти из крепости до последней минуты, до появления врага перед ее верками, слабо прикрытыми нашей истощенной в неравной борьбе армией.

Сухие цифры донесений и отчетов об эвакуации Польши и Западного края не могут дать и сотой доли представления о тех подвигах, которые были совершены железнодорожниками при оставлении этого богатейшего района. Ко всему этому надо прибавить, что семьи железнодорожных служащих, и, в особенности, младшего персонала, оставались до последнего часа в своих насиженных местах, ибо закрытие станций находилось в тесной связи с операциями войск, а об оперативных соображениях командования, конечно, железнодорожникам ничего известно не было.

Что касается дорог внутреннего района, то на них утилизация подвижного состава непрерывно улучшалась: увеличивались составы поездов, нагрузка, обороты паровозов и вагонов; в итоге увеличилась перевозка и ее продуктивность. Впрочем, если улучшения эксплоатации в 1916 году и были, то они не обнимали всех сторон железнодорожного хозяйства и парализовались ухудшением прочих его сторон, а именно, ухудшением, вызванным общими экономическими и политическими условиями жизни страны.

Большим недостатком эксплоатации подвижного состава являлось огромное увеличение пробега одиночных паровозов, вызвавшее крупные перерасходы топлива.

Регулирование перевозок грузов. Несоответствующее потребностям войны развитие русской железнодорожной сети, ее слабая пропускная способность и недостаток подвижного состава имели следствием, как уже сказано выше, залежи и пробки, образовавшиеся в разных местах.

В мирное время мощность и господствовавшие направления грузовых потоков вызывали необходимое приспособление к ним железнодорожной сети, т.-е. увеличение ее пропускной способности, перераспределение подвижного состава, сооружение новых линий и т. д. В военное время характер, направление и мощность потоков грузов совершенно изменились и перестали удовлетворяться местными мерами. Вопрос стоял уже не только в расчистке залежей и пробок; регулированию должна была подвергнуться сама перевозка грузов, выходившая за пределы провозоспособности сети.

Центральный и порайонные комитеты, регулировавшие перевозки в довоенное время, столкнулись теперь с совершенно новыми факторами. Возникли громадные воинские перевозки, не подчинявшиеся никакой регулировке порайонных комитетов; народились перевозки интендантские, обслуживавшие армию, которые регулировались по соглашению в центре между отделом заготовок при министерстве земледелия и министерством путей сообщения; стали появляться перевозки плановые и продовольственные, в которых были заинтересованы высшие учреждения и коллегии междуведомственного характера; наконец, пошла эвакуация Польши и Западного края, вносившая неурядицу во все перевозки.

Тогда поставлен был вопрос о нормировании перевозок по роду грузов и по районам назначения. Необходимость поддерживать существование государства и главнейших отраслей народного хозяйства требовала перевозки таких грузов, без которых страна и ее хозяйство обойтись не могли. Требовалось перевозить наиболее нужные грузы за счет менее нужных, т.-е. установить приоритет грузов и районов назначения. Кроме того, надо было так организовать перевозки, чтобы наличными перевозочными средствами можно было передвинуть максимальное количество груза; для этого необходимо было выяснить районы производства и потребления, пункты отправления и назначения каждого груза, связать их между собою так, чтобы избежать всех излишних и, тем более, бессмысленных перевозок.

Для указанного регулирования перевозок был учрежден распорядительный комитет по перевозкам, которому были поставлены две задачи:

1) достигнуть устранения замешательства в технике железнодорожного движения, т.-е. залежей, пробок, отказа со стороны железных дорог в принятии грузов за отсутствием состава и т. п., и

2) добиться прибытия в пункты назначения грузов такого их количества, какое соответствовало бы потребности

в них и заданным нормам перевозки. Установление общих норм прибытия грузов в пункты назначения, а именно числа вагонов, необходимых для перевозки тех или иных грузов, оставалось за органами министерства путей сообщения, которые исходили в своих указаниях из планов снабжения страны продовольствием, сырьем и топливом.

Для разрешения полученных задач распорядительным комитетом по перевозкам были выработаны планы перевозок грузов для следующих назначений: армии, Петрограда, Москвы и Московской губернии. Кроме того, были выработаны планы перевозок известных грузов, а именно: рельс из Архангельска, разных грузов из Владивостока, угля, дров, нефти, чугуна и т. д. Со второй половины 1915 года, т.-е. со времени эвакуации Польши, стали перевозиться только наиболее важные для страны грузы, как-то: топливо, металл, хлопок, продовольствие, а грузы, удовлетворявшие менее важным потребностям, отодвигались на задний план. С февраля 1916 года перевозка грузов во всем северном районе была регулирована и нормирована.

К мерам регулирования перевозок следует отнести также установление односторонних движений и объявление некоторых направлений запрещенными. Желаемых результатов обе эти меры при своем применении не приносили.

Для одностороннего движения, которое устанавливалось несколько раз на дорогах, выводящих из Сибири, и на некоторых других дорогах, с целью увеличения подвоза к Петрограду продовольствия и топлива, требовалось предварительное направление в места погрузок порожняка, т.-е. совершение одностороннего движения порожних составов, которое по окончании перевозок приходилось совершать снова, чтобы не прервать снабжения центров нужными грузами. Течение порожняка перед установлением одностороннего движения сильно мешало погрузке грузов в промежуточных пунктах.

Объявление некоторых направлений запрещенными для частных грузов, с целью обеспечить скорейшее продвижение воинских грузов, не всегда достигало цели: во-первых, эта мера вызывала на станциях дорог запрещенного направления образование залежей грузов при наличии вполне достаточного для перевозок частных грузов количества подвижного состава; во-вторых, угнетала местную промышленную жизнь, и, в-третьих, не всегда обеспечивала ускорение продвижения воинских грузов.

Регулирование государством перевозок, столь успешно применявшееся в других странах во время войны, в России не достигло цели. Отказ железных дорог, не обладавших

достаточным количеством подвижного состава, в удовлетворении всех и, главным образом, внеплановых перевозок, которые обслуживали интересы населения страны, влек за собой только возрастание залежей и пробок.

«Рост залежей на железных дорогах,—говорит М. Шмуккер [1]), — одновременно с падением курса рубля, парализовал сделки. Проданный или запроданный отправителем груз, остававшийся лежать на станции в ожидании очереди погрузки, во время своего лежания изменял свою ценность настолько, что часто уже не шел в адрес грузополучателя, а, или продавался на месте, или отправлялся в адрес другого приобретателя. На лежании грузов в ожидании погрузки зарабатывались крупные барыши, при чем очень часто грузоотправители, не будучи заинтересованы в отправке, сами таковую задерживали. Развивалась спекуляция, в которую не могли не быть вовлечены и некоторые агенты железных дорог, испытывавшие материальные затруднения за недостатком жалования, вследствие общего вздорожания жизни. Возник институт толкачей (особенно процветавший в 1917 году), которые за особое вознаграждение брались содействовать продвижению грузов и т. д. Промышленность и торговля не могли не страдать от неподачи вагонов и происходившей отсюда спекуляции. К концу 1916 года отмечалось падение производительности труда, уменьшение количества торговых сделок, сокращение производства, уменьшение добычи ископаемых и т. д. Вне всякого сомнения, не всегда умело проводимое регулирование перевозки грузов, вместе с неумелым регулированием промышленности, были немалыми причинами появления общего расстройства народного хозяйства страны».

Соглашаясь вполне, что результаты регулирования перевозок оказались совершенно неудовлетворительными, можно было бы даже сказать больше: регулирование перевозок было слишком формально; оно без возражений давало приоритет перевозкам, обслуживавшим работу на оборону, не учитывая того, что в 1916 году удельный вес различных факторов, от которых зависел успех войны, значительно изменился, а именно:

1) позиционный характер, который приняла война, содействовал меньшему расходу боевых средств, и, следовательно, давал возможность образовать запасы;

2) боевое снабжение армии, по сравнению 1914 и 1915 годов, значительно улучшилось, что позволяло несколько ограничить снабжение заводов, работавших на оборону,

[1]) Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.

в пользу обеспечения продовольствием крупных населенных пунктов;

3) население крупных промышленных центров, под влиянием переживаемой продовольственной нужды, начинало уже в 1916 году терять устойчивость и утрачивать стремление к борьбе и победе и

4) поддержать энергию в населении крупных промышленных центров и, особенно, Петрограда и Москвы можно было только облегчением условий существования, посредством широкой подачи в эти центры всех продуктов питания.

Все эти оттенки политической конъюнктуры, быть может, и понимались распорядительным комитетом по перевозкам, но изменять заданий он не имел права, потому что был органом подначальным. Такого же полномочного органа, которому надлежало бы взвешивать все вышеуказанные факторы и соответственно изменять задания, в дореволюционной России не существовало.

Отчасти в помощь железным дорогам, отчасти в развитие их деятельности должны были работать колесный (гужевой и механический) и водный (речной и морской) транспорты.

Колесный транспорт. В отношении колесного транспорта Россия находилась в довоенное время и сейчас находится в критическом положении, что служит громадным тормозом для всех важнейших экономических мероприятий в области развития живых сил страны. Не говоря уже о прямых убытках, которые Россия терпела и терпит от бездорожья, убытках, исчислявшихся в довоенное время в 400—500 милл. рублей ежегодно, бездорожье косвенно отзывается на всем благосостоянии страны, на всем укладе ее жизни и особенно на сельском хозяйстве, продукты которого были и несомненно будут в будущем главным товаром России на мировом рынке. Возможность правильной сельско-хозяйственной эксплоатации земель в значительной мере обусловливается удобствами сбыта сельско-хозяйственных продуктов, каковой сбыт, в свою очередь, зависит от развития и состояния путей сообщения, а равно от стоимости пользования ими.

В России с начала XX века стало развиваться огромное и глубокое культурное движение. Дабы это движение не заглохло, необходимо позаботиться о развитии наших путей сообщения, посредством которых можно было бы проникнуть в самые глухие уголки страны и возбудить там энергию в области сельского хозяйства.

Расчитывать на столь широкое развитие нашей железнодорожной сети, чтобы мы могли рельсовыми путями проникнуть во все глухие местности, мы, конечно, не можем.

Кроме того, железные дороги для провоза одних лишь сельско-хозяйственных грузов не всегда представляются выгодными путями сообщения. Россия нуждается еще во многих магистралях и потому главное внимание в области железнодорожного строительства должно быть, разумеется, обращено на постройку магистральных линий. Поэтому, в вопросе развития нашего сельского хозяйства должны получить огромное значение колесные дороги — шоссейные (в том числе и мощеные) и грунтовые. Посредством этих дорог и должны быть приобщены к условиям культурной жизни местности со слабо развитым сельским хозяйством, местности, из которых рабочие силы уходят на заработки в отдаленные предприятия и промышленные центры, ради пропитания и удержания за собой земли.

Остановимся, прежде всего, на шоссейных дорогах.

К 1911 году (последние данные довоенного периода) в важнейших странах Европы имелось следующее количество шоссе и мощеных дорог (в километрах): [1])

в России	33.522 км.
» Австро-Венгрии	100.000 »
» Великобритании	256.000 »
» Германии	265.000 »
» Франции	563.000 »

Приведенные цифры сами говорят за себя: Россия обладала ничтожным протяжением шоссе и ни о каком сравнении с западно-европейскими государствами не могло быть и речи.

Однако, если рассматривать различные области дореволюционной России, то необходимо сказать, что они были снабжены шоссе далеко неодинаково. Во-первых, вся Азиатская Россия была совсем лишена шоссе (имелось всего 158 верст в Туркестане); во-вторых, наибольшая площадь Европейской России (без Финляндии) и Остзейского края имела от 0,41 до 0,65 км. на 100 кв. миль; и в-третьих, Польша, Литва и Кавказ имели значительно больше, а именно: Польша — 7,83 км. на 100 кв. км., Литва — 2,23 км. и Кавказ — 1,21 км. Все эти три области, как пограничные, были предметом особой заботливости военного ведомства, которому, даже в период особой горячки железнодорожного строительства, удавалось отстаивать кое-какие кредиты на сооружение так называемых стратегических шоссе. Последние должны были являться продолжением железных дорог в смысле путей подвоза на театре военных действий, а так как таковым считалась Польша

[1]) К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.

и до известной степени Литва и Кавказ, то, естественно, что внимание военного ведомства обращалось на эти области.

Шоссейные дороги Польши верою и правдою послужили русской армии во время великой войны. Интенсивность гужевого и автомобильного движения по ним была так велика, что кора не выдерживала, совершенно размалывалась, и приходилось прибегать к капитальному ремонту шоссе даже в период горячих операций, устраивая временные обходные ветки.

С отходом наших армий из Польши на Литву и Волынь сразу дал себя почувствовать недостаток шоссейных дорог. потому что обе эти области имеют или песчаный, или болотистый грунт, трудно проходимый для всякого вида обозов, а в особенности для грузовых автомобилей. Перед нами встал вопрос: или отказаться от эксплоатации последних, приносивших, несмотря на свою малочисленность, огромную пользу армии, или принять какие-либо меры для упрочения полотна грунтовых дорог. Выбор пал на второе решение, и весь Западный фронт, в особенности, в районах Полесья и бассейна Верхнего Немана покрылся дорогами с деревянным настилом, явившимися как бы временными шоссе. Эти улучшенные дороги сыграли огромную роль в деле снабжения наших армий в период позиционной войны 1915—17 г.г.

Без указанных мер, можно с уверенностью сказать, наша армия не вышла бы из выпавших на ее долю испытаний. Нельзя упускать из виду, что и грунтовых дорог в России очень мало, и качество их ниже всякой снисходительной оценки. В северных губерниях пути сообщения представляют собой большею частью вьючные и пешеходные тропы. В средней и южной полосах России грунтовые дороги содержатся в столь неудовлетворительном состоянии, что за редкими исключениями они бывают доступны для проезда лишь в сухое летнее время и, с более или менее продолжительными промежутками, зимою. Весною же, осенью и летом, во время продолжительных дождей, эти дороги, вследствие неправильного общего устройства их (отсутствие по сторонам боковых и отводных канав, недостаточное возвышение их в сырых местах и т. п.), а равно их беспорядочного состояния скоро разрыхляются, покрываются массою колей и выбоин, и сообщение по ним становится крайне затруднительным, а довольно часто, и совсем невозможным. Зимою движение по санному пути по временам прекращается снежными заносами или продолжительными оттепелями. В связи со всем этим, во многих наших губерниях гужевое движение прекращается в течение года не только на

2—3 месяца (например, в Волынской и Харьковской губерниях), но и до 6 месяцев (в Костромской губернии) и даже до 7 месяцев (в Казанской губернии) [1]).

Что касается провозоспособности наших гужевых дорог, то и на ней общая малокультурность страны сказывается самым неблагоприятным образом. Нискорослая, слабосильная лошадь, тяжелая телега, иногда на деревянных осях, одиночная запряжка, как следствие узости и примитивности дорог, — все это приводит к тому, что одноконная подвода поднимает у нас полезный груз весом, всего в 8—10 пудов, т.-е. немногим отличающийся от веса конского вьюка (6 пудов).

Отсюда понятно, что наши гужевые дороги не могли произвести особо интенсивной работы, выпавшей на их долю во время войны, как подъездных путей к станциям и пристаням; наибольшее напряжение от них требовалось в период реализации урожая осенью, т.-е. именно тогда, когда состояние их становится наименее утилизируемым. С трудом выполняли они свое назначение и как пути подвоза всего необходимого к войскам, действовавшим на фронте, и если эта задача была все-таки разрешена, то исключительно благодаря непрерывному труду большого числа военно-дорожных отрядов, работавших во время войны над улучшением грунтовых путей. Наконец, как оперативные пути они оказывали сковывающее влияние на быстроту наступательных операций наших армий, позволяя развивать их со скоростью 10—15 верст в сутки, взамен 25—30 верст, которые мы видели на театре военных действий в Бельгии и Франции, богатых шоссейными путями.

Водный транспорт. Характерными свойствами водного транспорта являются:

1) большая грузоподъемность и

2) дешевизна перевозки.

Выгоды водных путей для торговых сношений легко понять из того, что одна речная баржа свободно поднимает груз в 1.000 тонн, т.-е. ее грузоподъемность превышает таковую товарного поезда 100-осного состава. Морские грузовые пароходы не самых больших размеров вмещают в свои трюмы до 10.000 тонн груза, т.-е. грузоподъемность одного такого парохода превышает таковую десяти товарных поездов.

Морской транспорт. Однако, развитие морского коммерческого флота в значительной степени зависит:

1) от внутренних условий жизни страны;

[1]) К. Оппенгейм. — «Россия в дорожном отношении».

2) от развития в ней промышленности;

3) от склонности ее населения к мореплаванию;

4) от наличия у правительства и населения сознания выгодности производства морской торговли на своих судах.

Ни одно из этих условий не имело места в России до Великой войны 1914 — 1918 г.г.: промышленность наша, по сравнению с другими европейскими государствами, стояла на низком уровне и была мало приспособлена к массовой постройке морских коммерческих судов; коренное русское население неохотно шло служить на морских коммерческих судах. Наконец, несмотря на то, что $^2/_3$ всей нашей торговли с заграницей производилось через море, наша частная предприимчивость не проявляла склонности вверять свои капиталы и энергию делу создания торгового флота. В результате, 80% нашей морской торговли производилось на иностранных коммерческих судах [1]).

Наш морской коммерческий флот, по сравнению с другими странами, был очень слаб. Кроме того, наибольшее число его судов находилось в Балтийском и Черном (с Азовским) морям, на первом из которых во время великой войны господствовал германский боевой флот, а на втором условия плавания были не безопасны от быстроходных германских крейсеров, опиравшихся на Босфор. Тоннаж, которым мы владели в Белом и Японском морях, был так незначителен, что, конечно, не мог обслужить наших потребностей в смысле внешних сношений. Приходилось искать выхода в зафрахтовании судов, принадлежавших союзникам или нейтральным странам, но это во время войны оказалось не так легко по следующим причинам:

1) большой спрос на морские коммерческие суда со стороны союзников, для которых морские пути являлись в буквальном смысле слова жизненными артериями;

2) открытая германцами подводная война, беспощадно истреблявшая торговый тоннаж и очень сильно затруднявшая фрахт.

В результате, во время великой войны мы оказались в очень стесненном положении в отношении зафрахтования морских судов для сообщений через Архангельск и Владивосток и были принуждены обращаться к «милости» наших союзников. И это при том условии, что в рядах последних находилась такая богатая коммерческим тоннажем страна, как Великобритания.

Что же касается коммерческих судов в Балтийском и Черном морях, то большинство из них на время войны превра-

---

[1]) Б. Жерве. — Значение морской силы для государства.

тилось во вспомогательные и транспортные суда Балтийского и Черноморского боевых флотов.

Таким образом, на Балтийском и Черном морях наш морской коммерческий флот во время великой войны не мог оказать помощи железнодорожному транспорту, вследствие отсутствия безопасности плавания. Тем не менее, в этом смысле принимались все меры, и на Черном море морской транспорт был привлечен к обслуживанию двух линий:

1) Ростов—Новороссийск—Батум, которая значительно облегчала работу Владикавказской и Закавказской железных дорог.

2) Одесса—Сулин—Галац, помогавшая в перевозке грузов Бендеро-Галацкой жел. дор.

Речной транспорт. Несравненно большую, непосредственную помощь железным дорогам может оказать речной транспорт. Работа его зависит от условий географических и климатических, а также от тех забот, которые прикладываются к его развитию и совершенствованию.

Протяжение судоходных рек и каналов. К 1914 году общее протяжение судоходных рек и каналов в Европейской России и в главнейших государствах Западной Европы представлялось в следующем виде: [1])

	Длина в километрах:	
	Судоходные реки:	Каналы:
Европейская Россия	44.600	800
Германия.	10.470	2.340
Франция	8.070	4.700
Австро-Венгрия	4.370	620
Великобритания	2.670	4.670

Из этих данных мы видим, что наша речная судоходная сеть по протяжению своему равнялась, приблизительно, $^2/_3$ нашей железнодорожной сети. Уже одно это показывает, какую огромную помощь мог оказать нам водный транспорт, если бы он был подготовлен соответственным образом. Но о том, что такая подготовка не привлекала к себе внимания правительства, свидетельствуют цифры той же таблицы, в которой приведено протяжение каналов. В то время, как в Великобритании на 1 километр протяжения судоходной реки приходилось $1\frac{3}{4}$ килом. каналов, т.-е. протяжение каналов в $1\frac{3}{4}$ раза превышало протяжение судоходных рек, в России этих искусственных водных путей приходилось на 1 километр судоходных рек всего 0,018 километра.

---

[1]) К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.

Густота судоходной сети. Приблизительно такую же картину дает нам и густота судоходной сети. К 1914 году она была в различных государствах следующею [1]):

	Протяжение каналов и судоходных рек в километрах.	
	На 100 килом.	На 10.000 жител.
Франция	2,38	3,25
Германия	2,37	1,91
Великобритания	2,34	1,61
Европейская Россия	0,80	2,75
Австро-Венгрия	0,74	0,97

Эти данные нам показывают, что наиболее густую сеть судоходных рек и каналов имели Франция и Германия. Они же, как мы знаем, извлекли из них и наибольшую пользу во время великой войны, при чем Германия использовала не только свою сеть, но и богатую водную сеть Бельгии. Снабжение фронта кронпринца Рупрехта, занимавшего позиции в западной Бельгии и во Фландрии, шло, главным образом, по воде, с каковой целью было организовано специальное военное управление.

В отношении протяжения судоходности наши реки находятся в несколько лучших условиях, нежели реки западных и европейских государств. Однако, условия судоходства по русским рекам во многих случаях хуже, чем по заграничным, вследствие наличия на многих реках перекатов и мелей (на всем протяжении Волги), крупных извилин (например, на Березине), крутых поворотов между отдельными камнями (например, на Западной Двине), наконец, порогов (на Днепре, Днестре, Западной Двине, Волхове, Мсте).

Грузооборот водной сети. Равным образом, русские водные пути значительно уступают западно-европейским путям в отношении устройства их, а в связи с этим и грузооборота по ним; например, в то время, как в Германии, при общем протяжении судоходных внутренних водных путей около 13.000 килом., в 1910 году в составе речного флота имелось 25.000 судов, речной флот Европейской России, при общем протяжении судоходных водных путей ее в 45.400 килом., т.-е. втрое большем, чем в Германии, насчитывал немногим более 27.000 судов.

По бассейнам важнейших рек Европейской России наш речной флот в довоенное время распределялся следующим образом [2]):

---

[1]) Перепись 1906 г.

[2]) К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.

Бассейны:	Паровые суда.	Непаровые суда.
Волжский	2.099	8.445
Невский	574	7.069
Днепровский	382	2.218
Сев.-Двинский	239	1.507
Донской	195	471
Зап.-Двинский	180	823

В общем же, весь речной флот Европейской России состоял из 3.897 паровых судов с общим числом сил до 750.000 и 23.175 непаровых судов, с грузоподъемностью в 786 миллионов пудов. Считая же только флоты волжского и невского бассейнов, которые могли оказать наибольшую помощь нашим железным дорогам в деле снабжения крупных промышленных центров и, в частности, Петрограда, мы видим, что в этих бассейнах мы располагали 2.673 паровыми и 15.514 непаровыми судами, т.-е. огромною силою, которая при известной организации, конечно, могла справиться с этой задачей.

Кроме того, при желании, число паровых и непаровых судов легко могло быть увеличено во время самой войны, так как мы располагали для этого всеми необходимыми средствами (судостроительные заводы и верфи).

Что касается годового грузооборота наших внутренних водных путей, то таковой, по рекам Европейской России, в довоенное время выражался в размере свыше 38 миллионов тонн, при чем количество грузов, ежегодно перевозившихся по водным путям, распределялось, примерно, следующим образом: [1])

Бассейны:	Грузооборот:
Волжский	22.000 000 тонн
Невский	7.000.000 »
Днепровский	5.000.000 »
Сев.-Двинский	2.500.000 »
Неманский	2.200 000 »
Зап.-Двинский	2.000.000 »
Донской	1.000.000 »
Наровский	700.000 »
Южно-Бугский	300.000 »
Онежский	200.000 »
Днестровский	160.000 »
Вислинский	50.000 »

Обращая внимание опять-таки на наиболее интересующие нас бассейны Волги и Невы, мы видим, что их грузооборот, в общем, простирался до 29.000.000 тонн, т.-е. по

[1]) К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.

своей грузоподъемности равнялся 2.900 железнодорожных поездов 100-осного состава.

Главными грузами, перевозившимися по водным путям Европейской России, являлись: лес (более ½ всех грузов); нефть (примерно, $^1/_8$ всех грузов) и хлеб (около $^1/_{10}$ всех грузов), тогда как главными грузами, перевозившимися по железным дорогам, являлись: каменный уголь, а затем, то же — лес и хлеб. На большинстве наших рек грузооборот был весьма однороден (какой-либо один господствовал груз). Разнородностью грузооборота у нас отличались Волга и Нева.

На германских внутренних водных путях при 25.000 судах, общею грузоподъемностью в 5.000.000 тонн, годовой грузооборот составлял свыше 100.000.000 тонн, между тем как на русских реках при 27.000 судах, общею грузоподъемностью до 14.000.000 тонн, ежегодный грузооброт был немного более 38 милл. тонн, т.-е. в общем в 2½ раза меньше, чем на германских водных путях.

В Великобритании, при протяжении судоходных водных путей в 13 раз меньше, чем в России, грузооборот, примерно, такой же, как и в России. Если взять грузообороты, приходящиеся на 1 килом. судоходных путей, то таковые составят в Германии в 10 раз, а в Великобритании — в 11 раз больше, чем в Европейской России [1]).

Отсталость наших водных путей объясняется отчасти тем, что протяжение наших судоходных рек значительно больше протяжений рек западно-европейских государств, в связи с чем у нас суда не могут так быстро оборачиваться, как это они делают в Западной Европе. Кроме того, на нашей главнейшей реке, Волге, местности, дающие наибольшее количество грузов, лежат ближе к устью, почему большей части волжских грузов приходится подниматься вверх по реке, что значительно медленнее движения вниз.

Затем, реки Европейской России приводят на 34% общего протяжения к закрытому морю (Каспийскому), лишенному значения для мировой торговли, или на 27% — к затертому льдами океану (Северному Ледовитому). Это обстоятельство, конечно, должно было отрицательно влиять на предприимчивость русского народа в отношении вкладывания капитала в регулирование рек и в судостроение.

Наконец, неблагоприятные условия русских водных путей вызываются еще и непродолжительною навигациею, которая позволяет им работать только короткий, по сравнению с Западной Европой, период. В нашем климате, где уборка полей едва оканчивается в августе,

[1]) К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.

хлеба нового урожая не могут быть готовы для продажи ранее октября, а между тем, в начале ноября большинство наших рек уже замерзает.

На весьма немногих реках Европейской России продолжительность навигации достигает 8½ (Дон, Зап. Двина), 9 месяцев (Днепр), хотя бывают годы, когда и на этих реках навигация продолжается даже неполные 7 месяцев. Этот же последний срок едва выдерживает, в среднем, навигация и на Волге. Что же касается наших рек с северным направлением течения, то на них навигация продолжается, в среднем, не более 5½ — 6 месяцев. Между тем, на реках Западной Европы навигация продолжается 10 — 12 месяцев и даже на реках с северным течением 10 — 11 месяцев.

Косвенное влияние войны на работу транспорта вообще. Помимо несоответствующей подготовки транспорта, тяжелых требований, которые ему поставила война, помимо неумения использовать наилучшим образом находившиеся в нашем распоряжении средства, существовал еще целый ряд факторов, неблагоприятных для продуктивной работы транспорта и выражавших косвенное влияние войны.

Косвенное влияние войны отражалось на транспорте теми изменениями, которые происходили в государственном и народном хозяйстве в результате напряжения всех их сил для ведения войны.

Кредиты на самые нужные и иногда неотложные потребности железных дорог сокращались или не открывались совершенно. Под влиянием усиленного выпуска бумажных денег шло вздорожание жизни и материалов, и все это вместе вызвало увеличение расходов железных дорог и водных путей. Кризис в народном хозяйстве, который стал обнаруживаться вследствие недостатка материалов и рабочих рук, отразился и на транспорте общим упадком производительности и дисциплины труда. Снабжение топливом происходило, в общем, удовлетворительно, но это достигалось затратой больших усилий и средств. К концу 1916 года, однако, стали замечаться недогрузы угля и сокращения, по сравнению с прежними годами, запасов наличного топлива. Снабжение материалами происходило весьма неудовлетворительно. Потребность в материалах возрасла одновременно с затруднением доступа материалов заграничных и с кризисом отечественной промышленности. В результате ухудшения в снабжении материалами последовало сокращение ремонта подвижного состава, пути, мостов и зданий на железных дорогах, а также ремонта судов на водных путях. Недостаток железнодорожных материалов на театре военных действий вызывал неоднократное снятие их с дорог тыла. В 1916 году начал появляться на

сети и недостаток укладочных материалов, в особенности шпал и рельс, достигавший на некоторых дорогах значительных размеров [1]).

Железнодорожный транспорт, — говорит М. Шмуккер, — не дополучая необходимых для работы денежных средств и материалов, начал жить уже во время войны за счет ухудшения качества пути, подвижного состава и проч., т.-е. за счет основного капитала.

И при всех этих тяжелых условиях железнодорожный транспорт работал вплоть до февральской революции с большей продуктивностью, чем в довоенное время.

Только со второй половины 1916 года стали появляться тревожные, едва уловимые признаки постепенно надвигавшейся разрухи транспорта: помесячное сокращение перевозок, появление недогрузов угля и дров, ухудшение ремонта и т. д. Особенно рельефно приближение кризиса обнаруживалось в первые два месяца 1917 года: и сокращение перевозок, и недогрузы, и залежи на станциях и на колесах достигли еще более крупных цифр. И если наш транспорт так долго и стойко держался, то исключительно благодаря энергии и самоотвержению железнодорожных работников всех степеней.

Общие выводы о подготовке транспорта к войне.

Транспорт является коллектором всех наличных средств страны. Во-вторых, он представляется ферментом брожения, возбудителем производительных сил страны. В-третьих, как показала великая война, он составляет мощное орудие в руках стратегии. Он оказывает влияние на все отрасли экономической жизни страны и все они, в свою очередь, оказывают влияние на работу транспорта, а через него и друг на друга.

Такое многогранное значение транспорта не позволяет оставить его замкнутым в пределах одного ведомства ни в мирное время, ни во время войны. Опыт великой войны доказал, что одно какое-либо ведомство, как второстепенный распорядитель, не может призвать к тесной дружной работе все жизненные силы страны. Ему всегда будет недоставать широты кругозора и предвидения надвигающихся событий для правильного регулирования посредством транспорта всех отраслей народно-хозяйственной жизни, для чуткого установления приоритета в удовлетворении тех или иных потребностей народа. На опыте великой войны во всех странах была осознана необходимость создания особого высшего органа, который был бы компе-

---

[1]) М. Шмуккер. — Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913 — 22 г.г.

тентным в регулировании всех вышеуказанных, иногда трудно-увязывающихся одно с другим, явлений.

Таким органом у нас является Совет Труда и Обороны. Он представляет собою центральный высший орган, в котором сосредоточиваются все сведения о потребностях переживаемого страною момента и где, в соответствии с последним, они получают свою надлежащую оценку. Во время войны, оставаясь в центре жизни страны, он один имеет возможность уловить трудно замечаемые оттенки жизни народа и своевременно принять меры к поддержанию стремления к борьбе и победе. В мирное время, руководя подготовкою к войне, в широком смысле этого слова, он имеет возможность оказывать влияние на развитие тех отраслей, которые, по обстоятельствам, представляются наиболее важными, но в то же время, по состоянию своему, не отвечают тем требованиям, которые могут быть к ним предъявлены при продолжительной войне.

Великая война обнаружила главнейшие недочеты нашего транспорта и, этим самым, как бы указала те меры, которые должны быть приняты для их устранения. Прежде всего, нам приходится твердо установить, что управление всем транспортом должно быть и в мирное, и тем более, в военное время централизовано в одних руках. Тогда мы будем в состоянии во-первых, взять от нашей сети все, что она нам может дать, если война вспыхнет сейчас, и во-вторых, совершенствовать ее в желаемых для нас и наиболее выгодных для обороны страны направлениях.

Для совершенствования сети железных дорог и водных путей необходимо, прежде всего, определить предельные пропускную и провозную способности каждой линии, независимо от какого-либо задания. Это определение покажет нам то, чем мы располагаем в настоящее время и что в большей или меньшей степени удовлетворяет мирным потребностям населения страны.

С объявлением войны, сверх этой работы сети, явится новая, обусловленная обслуживанием интересов обороны вообще и действующей армии в частности. Эти перевозки, предназначенные для удовлетворения требований армии или очагов, работающих на оборону, т.-е. обслуживающие новые объекты и на новых местах, будут вестись в новых направлениях, необычных для мирной работы транспорта, и с интенсивностью, диктуемою ходом военных событий.

Последнее приводит нас к исследованию, в мере возможности, направлений и мощности потоков грузов, которое может быть сделано еще в мир-

ное время, исходя из соображений относительно вероятного закрытия границ и опираясь на расчеты плана войны и разработанных в соответствии с ним планов снабжения: армии, промышленности, работающей на оборону, и населения важных центров или промышленных районов. Только сопоставление данных о пропускной и провозной способности с данными о вероятных потоках грузов дает нам возможность ответить на следующие вопросы:

1) какова пропускная и провозная способность данной (от А до Б) транзитной магистрали, в зависимости от входящих в ее состав линий и узлов;

2) какова нагрузка этой магистрали в мирное время и какими именно грузами;

3) какую нагрузку можно предвидеть во время войны, в каком направлении и какими именно грузами;

4) насколько отвечают этим новым требованиям существующие пропускная и провозная способности данной магистрали;

5) какие местные грузы, в смысле отправки и в смысле привоза, должна будет во время войны обслуживать каждая из линий, входящая в состав этой магистрали;

6) какие меры необходимо принять в мирное время для достижения в случае войны положительных результатов, т.-е. развитие-ли некоторых узлов и участков, или усиление всей магистрали, или, наконец, постройку новых разгрузочных ответвлений или даже новой магистрали.

Ясно, что решение всех этих вопросов может быть дано лишь по исследовании работы всех железнодорожных и водных магистралей сети, сделанном органом, имеющим власть распоряжаться перегруппировкою нагрузки различных составных частей сети. Водные пути должны работать в тесном сотрудничестве с железными дорогами. Последние же не в состоянии уменьшить судоходства на обширных многоводных и благоустроенных реках.

Сотрудничество водных путей с железно-дорожными.

Вообще, конкуренция внутренних водных путей с железными дорогами в отношении перевозки грузов, проявляющаяся в значительной степени в некоторых странах, имеет в России, при небольшой густоте железнодорожной сети, довольно ограниченное значение. Наши железные дороги и водные пути, главным образом, обмениваются грузами и взаимно дополняют свою работу, при чем судоходные пути большого протяжения (Волга с притоками, Нева, Днепр, Дон и пр.), являются во многих случаях естественным и необходимым подспорьем железным дорогам. Играть такую благотворную роль нашим водным путям суждено еще долгое время, да и вообще трудно представить себе работу

водного транспорта без взаимодействия с железными дорогами. Достаточно сказать, что из западно-европейских железных дорог наиболее успешно работают те, которые идут вдоль наиболее деятельных водных путей.

В интересах экономической подготовки страны к войне на истощение важно, чтобы внутренние водные пути, призванные обслуживать, главным образом, оптовую торговлю, сосредоточенную в крупных центрах, были поставлены посредством улучшения и надлежащего развития в такое положение, чтобы они в торгово-промышленной деятельности страны могли иметь самостоятельное значение, как сообщения, освобождающие железные дороги для всякого вида перевозок на оборону, а не только, как подъездные пути к железным дорогам.

Для этого безусловно необходимо создать из наших водных путей непрерывно между собою связанную, однородную сеть сообщений (подобную железнодорожной сети), с более или менее одинаковой глубиной, а также одинаковыми пропускной и провозной способностями. Такая сеть в годину испытаний будет способна освободить железные дороги от многих грузов.

Но кроме усовершенствования сетей железных дорог и водных путей, перед нами стоит вопрос развития шоссейного строительства, переустройства грунтовых дорог и установления надлежащего содержания вообще гужевых дорог, в целях поднятия промышленности, главным образом, сельско-хозяйственной. Наконец, крайне важным является вопрос удешевления транспорта на гужевых дорогах. Для последней цели необходима широкая организация массовой механической перевозки грузов по этим путям.

Прежде всего, нам предстоит задача организовать перевозку грузов на автомобилях — грузовых, с прицепными платформами, в видах распределения веса перевозимого груза на большее число осей и вследствие этого — сохранения полотна дорог и автомобильных шин. В Западной Европе и в Америке развитие автомобильного движения повлекло за собою усиление забот о хорошем состоянии дорог и укладку на шоссейных дорогах особых автомобильных путей — колесопроводов, в виде металлических полос, и даже устройство специальных деревянных, гранитных и стальных дорог. Опыт Америки при этом показал, что для передвижения определенного груза по стальному колесопроводу требуется лишь $^{1}/_{12}$ часть усилия, необходимого для передвижения того же груза по обыкновенному шоссе [1]).

---

[1]) К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.

Однако, автомобильное грузовое движение, в общем, возможно лишь по шоссейным дорогам и то не в зимнее время, особенно, в периоды образования на них снежных сугробов. Кроме того, перевозка на грузовых автомобилях в экономическом отношении приемлема только для ценных грузов, а не для таких, какими являются наши сельско-хозяйственные грузы.

Поэтому параллельно с организацией автомобильного грузового движения необходима и организация массовой механической перевозки грузов посредством тракторов большой подъемной силы, преимущественно тракторов гусеничного типа. По сравнению с высококолесными тракторами, гусеничные имеют преимущества в тех отношениях, что они более устойчивы, могут легче преодолевать всякого рода неровности грунта и в результате работать даже на разбитых грунтовых дорогах.

По сравнению с грузовыми автомобилями, гусеничные тракторы имеют не только то преимущество, что, благодаря небольшому, сравнительно, давлению на поверхность дороги, они свободно проходят по санному пути и по малопроезжим грунтовым дорогам, но их провозная способность может быть втрое большая; затем эксплоатация их дешевле и, наконец, они могут работать и на местном дешевом угле или древесном топливе, тогда как для автомобилей применяется преимущественно жидкое топливо, весьма редко имеющееся на месте [1]).

Что касается скорости движения тракторов в случае прицепки к ним грузов, то таковая, в общем, одинакова со скоростью перевозки грузов лошадьми, а именно составляет 3—3½ *км.* в час. Вообще, все особенности работы тракторов гусеничного типа позволяют заменить работу колесных военных транспортов этими тракторами.

Осуществление всех указанных усовершенствований железнодорожного и водного транспорта и применение в широком масштабе механической тяги на грунтовых путях позволит нам выйти из самых больших стратегических и экономических затруднений во время войны и избавит нас от того критического положения, в котором мы оказались во время великой войны 1914 — 1918 г.г.

---

[1]) К. Оппенгейм. — Россия в дорожном отношении.

Заключение.

Целью настоящего исследования нами было поставлено: по опыту войны 1914 — 1918 г.г. сделать обзор мероприятий, предпринятых во время мировой войны, для того, чтобы отдалить наступление экономического кризиса в нашей стране и, если возможно, ускорить наступление такового у врага.

Несомненно, что главнейшими мерами, ведущими к первой из поставленных целей, будут меры, направленные к укреплению политического воспитания народа, к развитию его культуры и к поднятию его экономического благосостояния.

Однако, страна не знает дня и часа, когда наступит для нее испытание, и должна быть готова встретить его и пережить с теми данными, которыми будет располагать в день возникновения войны. Следовательно, принимая меры к повышению экономической мощи страны, необходимо постоянно координировать их и вести по определенному плану.

Часть этого экономического плана будет обнимать меры, направленные к расширению экономических возможностей независимо от состояния экономической мощи своей страны. Сюда относятся все меры политического характера, принимаемые еще в мирное время и стратегического характера, осуществляемые во время войны.

Такую работу мы видели на примере Германии, которая, предвидя слагавшуюся против нее комбинацию, принимала меры к обеспечению себе более или менее сильной поддержки не только в военном, но и в экономическом отношении. Союз с Австро-Венгрией и вовлечение в орбиту своего влияния Италии, Турции, Болгарии, Румынии, Голландии и Скандинавских стран позволили ей расширить свои экономические возможности и даже втянуть в союз центральных держав Турцию и Болгарию, а также задержать выступление Италии и Румынии на стороне Антанты [1]).

---

[1]) Эрих фон-Фалькенгайн, в своем труде «Верховное командование 1914—1916 г.г. в его важнейших решениях», говорит, что если бы удалось удержать Италию от перехода на сторону врага, то «не исключалась бы возможность добиться позднее более дружественного поворота в ее поведении».

На рубеже 1915 и 1916 г.г. победоносная Германия считала успех войны за собою обеспеченным, несмотря на крайне тяжелые экономические условия, сложившиеся для нее. Тогда в общественном мнении Германии появилась мысль об обеспечении себе в будущем экономической независимости. Это стремление вылилось в идею создания «Срединной Европы» в видах будущего экономического господства на мировом рынке. Она усиленно пропагандировалась такими лицами, как Дернбург, Фридрих Лист, Лассон, Освальд.

В союз «Срединной Европы» победоносная Германия намеревалась включить себя и Австро-Венгрию в новых границах, Данию, Нидерланды, Швейцарию, Румынию, Сербию, Черногорию, Болгарию, Грецию и Турцию. Территория, занимаемая этими государствами, включает в себя целиком течения рек Рейна, Эльбы, Одера и Дуная от истока до устья. Канализирование этих рек и господство на Северном, Балтийском, Черном, Эгейском и Адриатическом морях должны были повести не только к господству над Средиземным морем, но и к экономическому мировому господству. В экономическом отношении осуществление этого проекта уже было подготовлено, ибо намеченные для включения в союз «Срединной Европы» страны и до войны были по преимуществу германскими рынками. Оставалось только победить страны Антанты и тогда образовать самодовлеющую группу держав, огражденную общими таможенными стенами от остального мира. Этой идее не суждено было осуществиться, но одно появление ее на свет уже имело катастрофические для Германии последствия в условиях Версальского договора.

Облегчение экономического положения Германии достигалось и путем мер стратегического характера. Мы видели, что самый план вторжения в Бельгию и Францию уже нес в себе расширение экономических возможностей для Германии. Когда же в сражениях на Марне и во Фландрии рушились немецкие надежды и перед союзом центральных держав встал грозный призрак войны на истощение при условии полной блокады с моря и с суши, тогда Германия перенесла центр тяжести стратегических операций на восток, в результате чего последовали захваты территорий Польши, Литвы, Курляндии, Сербии и Румынии.

Помимо этих мер, облегчавших экономическое положение союза центральных держав, Германия принимала самые решительные меры к разрушению экономической мощи врагов. Из этих мер, бесспорно, наибольшее значение имела «беспощадная» подводная война [1]).

---

[1]) См. схему № 2. Мировые морские пути.

Другая часть экономического плана должна коснуться мер, направленных к обеспечению вооруженной силе и населению страны средств, необходимых для достижения победы. Чем обильнее будут эти средства, тем больше будет уверенности в конечном успехе и тем сильнее будет животворящее стремление к борьбе и победе.

Эту часть общего экономического плана войны можно назвать планом снабжения вооруженной силы и населения страны во время войны.

Означенный план снабжения должен обнимать следующие общие соображения:

1) какое количество продуктов питания, фабрично-заводских изделий и топлива потребуется для вооруженной силы и населения страны в течение известного периода времени (месяц, год);

2) какое количество топлива и сырья необходимо иметь для производства всего количества продуктов снабжения, указанного в п. 1;

3) каким фабрично-заводским аппаратом мы должны располагать для переработки сырья, исчисленного в п. 2, в полуфабрикаты и фабрикаты;

4) каким количеством продуктов питания, топлива, сырья и фабрично-заводского оборудования мы располагаем в настоящее время, где находится то, чем мы располагаем, и будем ли всем этим располагать с объявлением войны;

5) откуда взять недостающее;

6) если чего-либо нельзя добыть или создать у нас в стране, то откуда, когда, какое количество этих материалов и каким порядком необходимо получить;

7) что можно добыть, развить и вновь создать у нас в стране;

8) где, когда и каким порядком приступить к указанным в п. 7 операциям;

9) какой транспорт нужен во время войны для оперативных целей;

10) какой транспорт нужен для целей, указанных в п.п. 7 и 8;

11) каким транспортом мы располагаем в настоящее время в навигационный период и вне его;

12) сколько и чего недостает нам в отношении различного рода транспортных средств и оборудований;

13) какое количество топлива, сырья, материалов и фабрично-заводского оборудования необходимо иметь для создания новых средств на усиление транспорта;

14) откуда получить указанное в п. 13;

15) где, когда и каким порядком создать необходимые средства для усиления транспорта;

16) куда, когда и в каком количестве предстоит перебрасывать грузы, необходимые вооруженной силе, заводам и населению страны.

Указанные пункты могут быть разбиты на пять групп.

К первой из них относятся п.п. 1, 2, 3, 9 и 12, выражающие учет потребностей армии и населения во время войны и те задания, которые вытекают из этого учета. Учесть потребности вооруженной силы и поставить задания, находящиеся в связи с ее деятельностью во время войны, обязаны ведомства, которые ведают соответствующими родами вооруженной силы. То же самое, но в отношении населения страны, должны дать органы гражданского управления.

Ко второй группе относятся п.п. 4 и 11, которые обнимают учет наших наличных производственных сил и средств. Этот учет сопряжен с рядом специальных работ, которые должны быть произведены в мирное время, а именно:

а) определение производительной способности предприятий, работающих в мирное время на оборону страны;

б) определение производительной способности предприятий, обслуживающих в мирное время нужды гражданского населения;

в) выяснение, какие из предприятий, упомянутых в п. б, могут быть во время войны приспособлены для работы на оборону и что они, в смысле производительной способности, могут дать;

г) какие предприятия и для каких целей необходимо создать дополнительно.

Ответы на первые три из этих последних пунктов могут быть даны только после производства детального обследования каждого из существующих предприятий. Означенное обследование должно в свою очередь дать ответы на следующие вопросы:

1) где находится данное предприятие, в чьем владении, кем арендовано, куда направляется, главным образом, его производство;

2) площадь земли, занимаемая предприятием, размер, качество (каменное или деревянное) и состояние главных зданий, каковы склады для сырья и склады для фабрикатов; возможность развития построек;

3) подъездные пути и транспортные средства, обслуживающие предприятие;

4) какие предприятия являются для обследуемого предприятия подсобными, их местонахождение и производительная способность; связь с ними;

5) технический персонал, рабочие и служащие предприятий (пол, возраст, занятие, цех, квалификация и пр.);

6) техническое оборудование предприятия, а именно: энергия и мощность силовых установок, число, сила и состояние двигателей, главные машины и станки, их количество, состояние и загруженность, неиспользованное оборудование и что оно может дать, состояние и обрудование лабораторий;

7) топливо, потребляемое предприятием, род его, расход в определенный период времени, возможность перехода на другой вид топлива;

8) потребление сырья и полуфабрикатов в определенный период времени.

Из всех составленных таким путем обследований отдельных предприятий должны быть сделаны общие сводки по группам и районам отдельных производств, которые уже явятся отправными данными для соображений о мощности известного производства в стране и о необходимости мер для соответвующего его развития.

Пункты 5, 6, 7, 14 вышеприведенного плана снабжения требуют экономического исследования страны, которое в конечном результате должно выяснить:

а) местонахождение производственных районов продуктов питания, сырья и топлива;

б) их производительность в настоящее время и возможность повышения ее во время войны;

в) пункты сосредоточения продуктов производства каждого из этих районов;

г) пути, ведущие от этих пунктов в районы потребления или переработки.

Пункты 8 и 15 общего плана снабжения являются заданием для плана мобилизации промышленности, который должен дать исчерпывающие ответы на следующие вопросы:

1) общая структура организации всей промышленности во время войны и взаимной зависимости отдельных ее отраслей;

2) назначение для каждого главного производства особой группы основных заводов;

3) назначение к каждому из основных заводов одного или нескольких вспомогательных заводов из числа неработавших в мирное время на оборону, но способных поставить данное производство и быстро пустить его в ход;

4) формирование на основных заводах кадров инженеров, техников и мастеров, которые при мобилизации должны

явиться инструкторами для личного состава вспомогательных заводов;

5) создание и хранение запасов оборудования, инструмента, лекал и материалов для предельного развития основных и переустройства вспомогательных заводов, а также заготовка и хранение неприкосновенных запасов топлива и сырья, обеспечивающих действие данного завода в течение, по крайней мере, первых двух месяцев войны;

6) контроль над поддержанием мобилизованной готовности каждого отдельного предприятия;

7) периодический пересмотр мобилизационных планов каждого из предприятий и внесение в них необходимых поправок;

8) контроль над выполнением каждым из предприятий своего мобилизационного плана с объявлением войны;

9) соображения по демобилизации каждой из заводских групп и ее постепенности в каждой из отраслей промышленности.

Обращаясь теперь к плану мобилизации каждого отдельного предприятия, необходимо установить:

а) задание, даваемое предприятию;

б) возможность быстрого его перехода к работе на оборону;

в) распределение задания по производственным единицам;

г) система и порядок комплектования предприятия техническим персоналом и рабочей силой;

д) порядок обеспечения предприятия топливом, сырьем, полуфабрикатами, оборудованием, инструментом, лекалами, чертежами, инструкциями и пр.;

е) возможность восстановления изношенного оборудования завода своими заводскими средствами;

ж) организация производства работы по дням и часам;

з) меры охраны завода от: пожара, взрыва, нападения злоумышленников, меры противогазовой обороны, и

и) финансирование предприятия.

Наконец, п.п. 13 и 16 общего плана снабжения относятся к мобилизации транспорта и о них уже говорилось в главе IX.

Таким образом, составление плана снабжения вооруженной силы и населения страны во время войны и тем более подготовка к проведению его в жизнь требуют огромной работы в мирное время, сопряженной с затратой больших денежных средств, и может быть выполнена при наличии особого органа, ведующего вопросами мобилизации экономических сил страны. Но останавливаться перед этими затруднениями государство не имеет права, если желает сохранить свою независимость.

Великая война 1914 — 1918 г.г. потребовала полной мобилизации всех экономических рессурсов государств, принимавших в ней участие, и глубоко затронула самые основы народного хозяйства. Сокращение ввоза предметов, потреблявшихся населением страны; сокращение обычных производств для удовлетворения нужд населения из-за недостатка рабочих рук и материалов, взятых для работы на оборону; огромные потребности снабжения вооруженной силы, покрывавшиеся за счет общих рессурсов страны; сокращение работы транспорта на нужды населения, как следствие оскудения внутренних рынков — все это, — говорит П. Каратыгин, — внесло резкие изменения в обычную хозяйственную жизнь страны, создав ряд непредвиденных и тяжелых ограничений и осложнений. Отсюда общие экономические и ряд отдельных хозяйственных кризисов почти у всех воевавших держав, и чем слабее была экономическая организация данной страны, тем резче и глубже эти кризисы отражались на всей внутренней ее жизни и тем труднее поддавались ликвидации. Но ликвидация эта потребовала, помимо регулирования материальных запасов, целого ряда специальных мероприятий. Потребовалось мощное вмешательство государственной власти, ряд принудительных мер в виде «твердых цен», «обязательной экономии», «рационов», «приоритета» и монопольного права правительства в ряде вопросов народного питания. Организационные формы, объем и порядок проведения этих мероприятий зависели, конечно, от особых условий каждой страны, но в немалой степени и от государственной мудрости самих правительств [1]).

Ни в одном из принимавших участие в борьбе государств не было выработано плана снабжения во время войны населения страны, а в некоторых даже и соображения по снабжению вооруженной силы были совершенно неудовлетворительными. Вследствие этого повсюду мы видели лихорадочную работу, искания, импровизации и неустойчивость решений. Но если такую небрежность могли до известной степени позволить себе страны с высоко развитыми промышленностью и транспортом, то в тех условиях, в которых находилась перед войной Россия, это уже являлось преступлением перед страною.

Россия во время великой войны дала пример исключительной бесхозяйственности и неорганизованности.

Перед войной в России как бы забыли, что современная война ведется не только армией и флотом, но всей страной и отражается на всех отраслях ее народно-хозяйственной жизни. Вся подготовка к войне у нас была монополизиро-

---

[1]) П. Каратыгин. — Общие основы мобилизации промышленности для нужд войны.

вана в военном и морском министерствах. Участие в подготовке к войне других министерств было ничтожным и при том безинициативным. Уже одно это в достаточной мере показывает, что подготовка к войне велась неправильно, потому что неправильно понималась. Все мероприятия правительства были направлены исключительно к тому, чтобы обеспечить во время войны требования армии и флота, и при этом забывалось, что указанные требования обеспечиваются народом, об удовлетворении нужд которого тоже необходимо заботиться не менее, чем о нуждах вооруженной силы.

Мы видели, что совершенно очевидное влияние войны на изменение путей нашего внешнего товарообмена ни в какой степени не было учтено при подготовке к войне, вследствие чего наши порты оказались неподготовленными, а пути, ведущие к ним, неспособными справиться с нахлынувшими на них грузами.

Ясно было, что иностранный торговый флот, в случае европейской войны, будет привлечен к интенсивной работе по удовлетворению нужд своих стран и не окажется в состоянии работать для России, но о создании своего сильного коммерческого флота у нас не позаботились, а от работы этого флота до известной степени зависели наше сельское хозяйство, фабрики, заводы и железные дороги.

При внимательном изучении вопроса о возможных изменениях в направлениях грузовых потоков хлеба, топлива и сырья, а также при учете направлений воинских перевозок становилось ясным, что магистрали нашей железнодорожной сети не отвечали вероятным потребностям, и тем не менее необходимых мер принято не было.

Короче говоря, главный наш недуг заключался в слабости всякого вида транспорта и, в особенности, железнодорожного, но правительство не понимало, какое катастрофическое влияние может оказать эта слабость на народное хозяйство страны в годину тяжких испытаний. Россия, располагавшая огромным количеством продуктов питания, не оказалась в состоянии довести войну до конца, вследствие продовольственных затруднений, которые возникли в крупных промышленных центрах из-за слабости транспорта.

Таким образом, огромные естественные богатства России, затронутые войною далеко не в такой степени, как на Западе, давали ей все возможности жить, несмотря на войну, но отсутствие экономической подготовки к войне и, в особенности, подготовки транспорта поставило эксплоатацию этих богатств в такие тяжелые условия и предъявило народу такие колоссальные требования, которые оказались непосильными и привели к экономической катастрофе.

Уроков этого опыта мы забывать не имеем права.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

МОСКВА, Тверская, 15.

Адрес для телеграмм: МОСКВА—ВОЕНГИЗ.

КОЗЛОВ.—Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. Часть I. От начала войны до половины 1916 г. Изд. 1926 г. Стр. 173. Ц. 1 р. 10 к.

ОТСРОВСКИЙ, З.—Страна советов в буржуазном окружении. Ч. I. Стр. 192. Ц. 1 р. 75 к.

Тоже Ч. II. Стр. 340. Ц. 2 р. 50 к.

ДОБРОВОЛЬСКИЙ — Проблема обороны государства. Изд. 1926 г. Стр. 51. Ц. 30 к.

ЖДАНОВ, Н. — Русские военно-пленные в мировой войне 1914—18 г.г. Под ред. А. Свечина (Труды воен.-истор. комиссии). Стр. 376. Ц. 1 р. 50 к.

ЗАЙОНЧКОВСКИЙ, А. М. — Стратегический очерк войны 1914—18 г.г., ч. VI. Период от прорыва Юго-Западного фронта в мае 1916 г. до конца года. Стр. 137. Ц. 1 р.

ЗАЙОНЧКОВСКИЙ, А. М. — Стратегический очерк войны 1914—18 г.г., ч. VII. Кампания 1917 г. Стр. 193, с 13 сх. в прилож. Ц. 3 р.

ЗАЙНЧКОВСКИЙ, А. М. — Мировая война 1914 — 18 г.г. Общий стратегический очерк. Стр. 457. Ц. 3 р. 50 к.

ПОПОВ, В. — Довольствие РККА. Справочник для снабжения и комсостава. Составлен на основании офиц. распоряж. опубликован. по 1-е сентября 1925 г. Изд. 1926 г. Стр. 746. Ц. 3 р.

КЛЕМБОВСКИЙ, В. — Стратегический очерк войны 1914—18 г.г., ч. V. Период с октября 1915 г. по сентябрь 1916 г. Стр. 124. Ц. 1 р.

КОРДА, А. — Мировая война. Операции на суше 1918 г. Перев. с франц. В. Серебренникова, с 18 сх. Стр. 124. Ц. 1 р. 60 к.

КОТЛЯРЕВСКИЙ, С. А. — Австро-Венгрия в годы мировой войны. Стр. 110. Ц. 65 коп.

Ле-ЭНАФ и БОРНЕК — Французские железные дороги и война. Пер. с франц. Серебряникова. С предисл. ген. Гаскуэна. Стр. 284, с 24 сх. Ц. 2 р. 50 к.

СВЕЧИН, А. — История военного искусства, ч. III. Новейшее время (1814 — 1914 г.г.). Стр. 211. Ц. 1 р. 25 к.

ВАЛК, В. — Развитие тактики в мировую войну. Ц. 1 р. 50 к.

НОВИНКА!

КРЖИВИЦКИЙ — Механические средства передвижения по снегу. Стр. 404. Ц. 3 р. 80 к.

Цена 2 руб.

Воинским частям и учреждениям, а также военно-служащим при покупке книг в магазинах ГВИЗ'а и отделениях за наличный расчет предоставляется скидка в 20%.

Почтово-посылочный отдел ГВИЗ'а (Москва, Тверская, 15) высылает любую книгу без задатка наложенным платежом. При заказах на сумму свыше 5 руб. стоимость упаковки и пересылки за счет издательства.

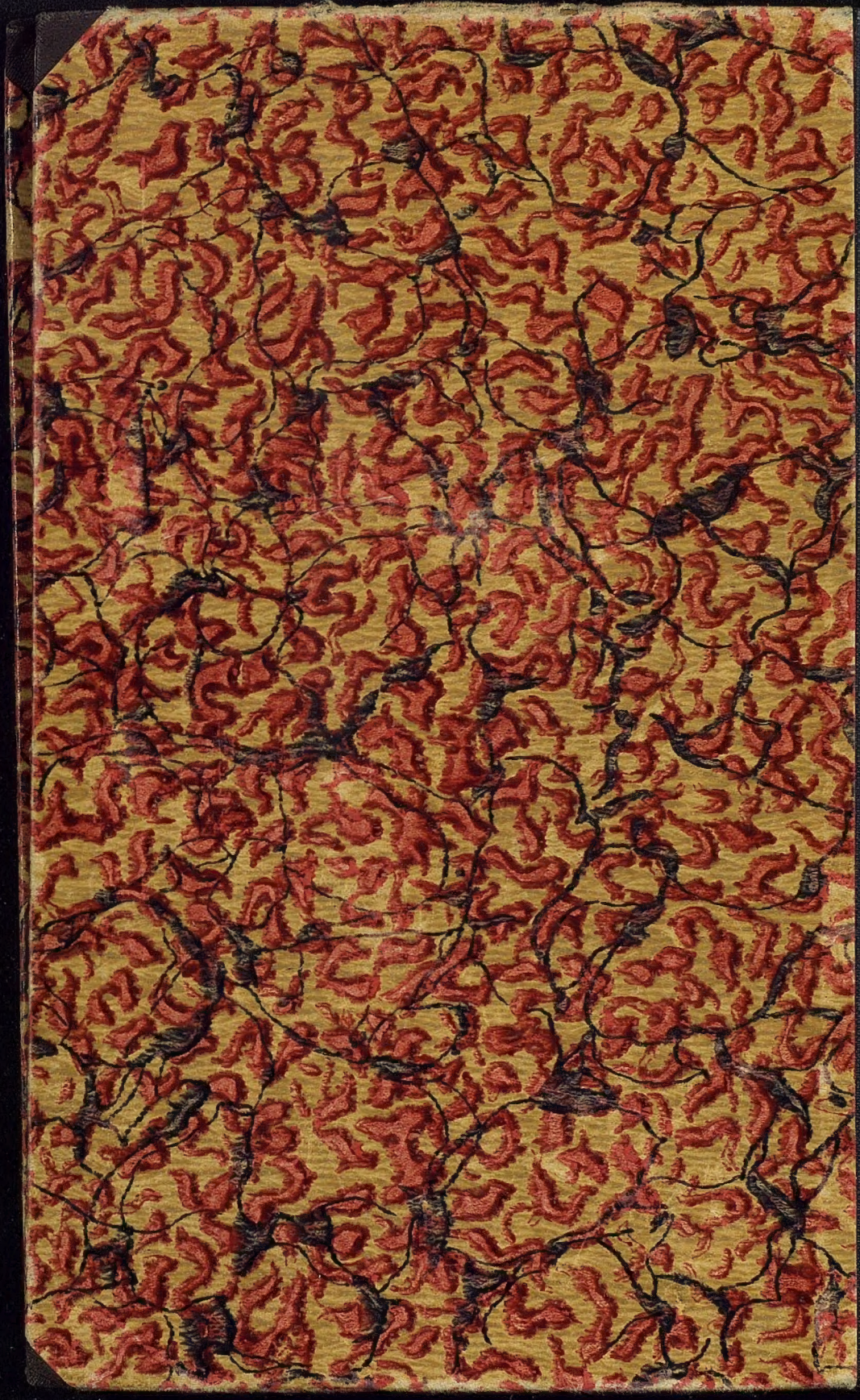
Воинским частям и учреждениям предоставляется кредит

Правление ГВИЗ'а: Москва, Тверская, 15 Склад изданий: Красная пл., 2-й дом Реввоенсовета.

Оптово-Розничные магазины

В МОСКВЕ:

№ 1. Б. Лубянка, д. № 1. Тел. 2-21-61.
№ 2. Б. Лубянка, д. № 1. Тел. 5-84-03.
№ 3. Красная площадь, 2-й дом РВСР, уг. Ильинки. Тел. 5-84-04.
№ 4. Арбат, д. № 47. Тел. 2-45-98.
№ 5. Никольская ул., д. № 8. Тел. 2-14-39.
№ 6. Тверская ул., д. № 15. Тел. 3-28-43.
№ 7. Тверская ул., д. № 15. Тел. 2-31-56.

ОТДЕЛЕНИЯ:

ЛЕНИНГРАД—(Северо-Западн.), ул. Герцена, дом № 19; СМОЛЕНСК—(Западное Окружное), Советск. ул., д. № 10; ТАШКЕНТ—(Средне-Азиатское); СЕВАСТОПОЛЬ—(Крымское Областное), ул. Троцкого, д. № 12; Н. НИКОЛАЕВСК—(Сибирское), Красн. пр., д. № 22; ТИФЛИС—(Закавказское), пл. Свободы, д. № 3; САМАРА—(Приволжское). Советская ул., д. № 111; ХАРЬКОВ—(Всеукраинское), ул. Свердлова, д. № 22; КИЕВ—(Правобережное).; РОСТОВ на ДОНУ—(Сев. Кавказск.), Никольская ул., № 107; ВЛАДИВОСТОК—(Дальне-Восточное), Ленинская ул., 69; МИНСК — Интернациональная, д. № 6.